

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L'ASSURANCE
DES
PERSONNES TRANSPORTÉES
A TITRE GRATUIT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Le 8 décembre 1933, à 14 heures

PAR

Roger BARAUD

Président : M. MAURICE PICARD.

Suffragants : { MM. ESMEIN
LEPARGNEUR } *professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}, ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1933

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L'ASSURANCE
DES
PERSONNES TRANSPORTÉES
A TITRE GRATUIT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Le 8 décembre 1933, à 14 heures

PAR

Roger BARAUD

Président : M. MAURICE PICARD.

Suffragants : { MM. ESMEIN
LEPARGNEUR } *professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}, ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1933



L'ASSURANCE

DES

PERSONNES TRANSPORTÉES A TITRE GRATUIT

INTRODUCTION

Au xvii^e siècle, déjà, l'intensité de la circulation défrayait la chronique. Qu'un accident, lit-on dans les écrits de l'époque, se produise en quelque endroit, et voici que :

« Vingt carrosses bientôt, arrivant à la file

« Y sont en moins de rien suivis de plus de mille. (1)

Qu'écrirait le poète si, revenant parmi nous, il lui était donné d'assister au défilé des automobiles qui, à un rythme accéléré, se succèdent sur nos routes. Chacun sait, en effet, la rapide progression du nombre de véhicules en circulation et corrélativement la progression du nombre des accidents et aussi la multiplicité des embouteillages. C'est maintenant un lieu commun que de parler de la route rouge ou de la route sanglante, expressions mises

(1) Boileau, Satire VI, *Les embarras de Paris*.

à la mode par les journaux et qui annoncent des listes parfois, hélas, longues de morts et de blessés. L'automobile, cet engin merveilleux, devient, livrée à des mains imprudentes ou inhabiles, un redoutable instrument de mort. Les piétons en sont souvent victimes, les usagers, conducteur ou personnes transportées, sont aussi fréquemment accidentés. Tous doivent être protégés : « Tout dommage accidentellement subi par un individu ou un groupe d'individus doit, dans une société bien construite, trouver une réparation assurée » (1). Certes la victime a bien un recours contre l'automobiliste responsable, mais ce recours est purement illusoire s'il se heurte à un insolvable. Comment, et par quel moyen, procurer à la victime une réparation du dommage par elle subi ? L'assurance est le procédé auquel on a recours et qui permet d'indemniser les victimes. L'automobiliste prévoyant, certaines législations l'obligent à être prévoyant, s'adresse à une compagnie et celle-ci, moyennant une certaine prime, s'engage à garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qui peut lui incomber à raison de dommages matériels et d'accidents corporels causés aux tiers par les voitures assurées. Une telle pratique présente le double avantage : pour la victime, d'assurer son

(1) Savatier, *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels*, Chronique D. H., 1931, 9.

indemnisation plus ou moins complète, pour l'automobiliste de lui éviter d'avoir à déboursier, et en une seule fois, des sommes qui peuvent être importantes.

C'est à l'étude de cette protection que procure l'assurance à l'automobiliste à l'encontre des personnes qu'il transporte gratuitement dans sa voiture que nous nous proposons de nous livrer. L'hypothèse est fréquente de l'automobiliste complaisant qui prend avec lui un ami afin de l'emmener en voyage. Quoique cela semble contraire à la politesse, l'ami ne manquera pas de se retourner contre son transporteur, s'il survient pendant la route un accident au cours duquel il est blessé. Du reste, nous le verrons, ce n'est pas toujours une personne avec qui il est uni par des liens d'amitié que l'automobiliste emmène dans sa voiture. La victime exerçant un recours contre l'automobiliste, la question se pose de savoir si celui-ci est protégé par l'assurance qu'il a contractée et jusqu'à quel point.

L'automobiliste ne peut évidemment être poursuivi que s'il est personnellement, ou du fait d'une personne dont il répond, responsable de l'accident. Cette responsabilité varie suivant que les personnes transportées l'étaient moyennant une rémunération payée au transporteur ou sans que celui-ci en reçût une. Il est juste, et c'est le résultat auquel a abouti la jurisprudence, que l'on se montre moins

sévère pour celui qui agit gratuitement, souvent dans le seul but de rendre service que pour celui qui agit dans son intérêt ou qui demande une contre-prestation.

Mais cela suppose préalablement connu le caractère gratuit ou onéreux du transport, qui permet de déterminer le fondement de la responsabilité du transporteur. Dans l'étude de cette question, nous envisagerons des hypothèses de transport par automobile ou par chemin de fer. Nous montrerons ensuite l'influence que peut avoir le caractère du transport sur la responsabilité du transporteur, et enfin sera étudiée la garantie que l'assurance est susceptible de procurer au transporteur responsable d'un accident survenu à des personnes transportées à titre gratuit dans sa voiture, nous plaçant dans l'hypothèse particulière du transport par automobile.

CHAPITRE PREMIER

LE TRANSPORT A TITRE GRATUIT : TRANSPORT BÉNÉVOLE ET TRANSPORT INTÉRESSÉ

La question de savoir quel est le caractère exact que revêt le transport doit être résolue la première. Cette recherche est d'ailleurs des plus délicates, écrit M. Esmein, « car les contrats ne sont pas toujours gratuits ou onéreux de leur essence, et la notion juridique de l'acte à titre gratuit n'est pas absolue et rigide » (1). Et, en effet, les magistrats doivent fréquemment faire appel à toute leur sagacité et ont besoin de toute leur prudence pour apprécier les situations devant lesquelles ils se trouvent placés. Parfois même, dans une seule affaire, là où les juges de première instance ont cru voir un « transport bénévole et gratuit », les juges d'appel discernèrent un « transport à titre onéreux » (2). Du reste la Cour de cas-

(1) Planiol, Ripert, Esmein, *Traité pratique de droit civil français*, t. VI, n° 39.

(2) Trib. civ. Vienne, 2 janvier 1925, D. H. 1925, 193 ; et Grenoble, 27 octobre 1925, D. H. 1925, 677.

sation n'aura pas à se prononcer sur la solution donnée par les juges du fond ; il s'agit uniquement de questions de fait, non soumises à son contrôle. Il faut peut-être chercher dans cette circonstance la raison pour laquelle les jugements et arrêts se contentent souvent d'affirmer que le transport est à titre onéreux ou à titre gratuit, sans indiquer plus clairement les motifs qui permettent de se prononcer dans tel sens plutôt que dans tel autre. Pourtant ceci est essentiel, car de la solution donnée dépendra souvent le succès de l'action en réparation de la victime d'un accident survenu au cours d'un voyage.

Les règles relatives au contrat de transport, essentiellement à titre onéreux, sont bien définies. De ce contrat nous rappellerons brièvement les éléments constitutifs et quelques notions générales, afin de pouvoir leur opposer le transport à titre gratuit dont les contours sont plus fuyants et les limites moins précises. Puis, proposant un critérium permettant de les distinguer, nous étudierons l'application qu'en fait la jurisprudence.

SECTION I

La distinction du transport à titre gratuit et du transport à titre onéreux.

Le contrat de transport, c'est la convention par

laquelle une personne, le voiturier, se charge d'amener les personnes ou les choses d'un lieu à un autre, moyennant une certaine rémunération, le prix du transport (1).

De cette définition, il est possible de tirer les principaux éléments constitutifs du contrat de transport de marchandises, le seul dont se soit occupé le législateur.

Ces éléments sont au nombre de quatre :

1^o Le consentement. Le consentement des deux parties est nécessaire et suffisant. Il n'est point besoin, pour que le contrat soit parfait, que le voiturier ait pris livraison des marchandises, qu'il les ait en sa possession ; il ne présente aucun caractère de réalité. « Le voiturier s'oblige immédiatement à transporter. Il exprime, dit-on, une simple promesse de transport ; mais la promesse de transport n'est-elle pas précisément l'obligation imposée au voiturier par le contrat de transport » (2). Le consentement doit évidemment être libre, et n'être pas vicié.

2^o Éléments personnels. Le contrat se forme entre

(1) Voir Josserand, *Les transports en service intérieur et en service international* ; Roger, *Manuel juridique, théorique et pratique des transports* ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n^{os} 548 et s. ; Thaller et Percerou, *Traité élémentaire de droit commercial*, t. I, n^{os} 1147 et s. ; Koffler, *La détermination juridique du contrat de transport*, thèse Paris, 1930.

(2) Wahl, *Précis théorique et pratique de droit commercial*, n^o 1256 ; cf. Roger, *op. cit.*

le voiturier qui se charge de conduire les marchandises au lieu indiqué et l'expéditeur qui n'est pas forcément propriétaire de la marchandise.

3^o Eléments objectifs. Le contrat de transport est un contrat synallagmatique parfait, il comporte des prestations réciproques.

D'un côté, une chose, objet du transport, marchandises, bagages, colis quelconques, que le voiturier s'engage à transporter ;

d'autre côté, un prix à payer ou taxe, à la charge de l'expéditeur. « Le prix est un élément constitutif du transport de marchandises, aussi essentiel que la marchandise elle-même ; en son absence il n'y a pas de transport du tout » (1).

Le prix n'est pas fixé de la même manière suivant que le transporteur est un voiturier libre ou qu'il exerce un monopole ; dans le premier cas, le prix est débattu entre transporteur et transporté ; dans le second, le voiturier, enserré dans une réglementation rigoureuse, a dû faire homologuer ses tarifs par l'autorité administrative.

Nous devons insister sur cet élément, le prix. De ce qu'il se rencontrera ou non parmi les éléments du contrat, découlera le caractère onéreux ou gratuit du transport.

Le Code civil, parmi les trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie qu'il énumère,

(1) Jossierand, *op. cit.*, n^o 103.

range le louage « des voituriers tant par terre que par eau qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises » (art. 1779-2^o). Dans son article 1710, il définit le louage d'ouvrage « un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles ».

Cette rémunération sera le plus souvent en argent ; c'est l'hypothèse la plus pratique, mais est-ce nécessaire ? Pothier écrivait « que le prix du contrat de louage d'ouvrage doit consister dans une certaine somme d'argent » (1), et Colmet de Santerre définissait le louage d'ouvrage « un contrat par lequel une partie s'oblige envers une autre moyennant un prix fixé en argent que celle-ci s'engage à lui payer » (2). La conception de la notion de rémunération s'est élargie, et il est maintenant admis en doctrine et en jurisprudence que le prix du transport comme de tout louage d'ouvrage peut consister en une prestation en nature, ou même en un service rendu. La convention susceptible d'attribuer au transporteur la qualité juridique de voiturier visée à l'article 1782 du Code civil comporte « la stipulation et la promesse respectives, soit d'un prix en espèces à verser, soit d'une contre-presta-

(1) Pothier, édition Bugnet, VII, n^o 400.

(2) Demante et Colmet de Santerre, *Cours analytique de droit civil*, VII, n^o 155.

tion à fournir, ou d'un service à rendre » (1). Cette définition est conforme à la réalité des faits et mieux adaptée aux nécessités économiques de la vie actuelle ; cependant, notons-le dès maintenant, nombre de personnes qui usent de moyens de transport en sont restées à la notion étroite admise il y a plus d'un siècle.

Il n'est pas nécessaire, non plus, que la rémunération corresponde exactement au service rendu par le transporteur, « il importe peu que cette rémunération ait été faible » (2) pourvu qu'elle existe. M. Ripert l'affirme : pour lui, le contrat de transport « ne peut être qualifié à titre gratuit, du moment que le voyageur paie une rémunération » (3). D'ailleurs, il n'est pas contesté que les militaires, bien qu'ils bénéficient d'un tarif réduit, voyagent en vertu d'un contrat de transport à titre onéreux.

4^o Eléments métaphysiques : espace et temps. Le voiturier transporte la marchandise d'un lieu à un autre, suivant un itinéraire et un horaire imposés à l'expéditeur ou choisis par lui. Peu im-

(1) Paris, 3 mai 1929, R. G. A. T. 1930, 140, reprise par Trib. civ. Laval, 23 octobre 1930, *ibid.*, 1931, 110. Voir aussi note M. P., R. G. A. T. 1932, 866, note au *Rec. Ass.*, 1932, 139 ; Demogue, *Rev. Trim.*, 1927, 475.

(2) Douai, 1^{er} mars 1922, *Rec. Ass.*, 1922, 270.

(3) Note sous Grenoble, 25 mars 1925, D. 1925.2.137 ; cf. Tissot, *De la responsabilité en matière de navigation aérienne*, thèse Paris, 1925, p. 100.

porte que les points de départ et d'arrivée soient les mêmes (1).

Nous ne pensons pas devoir insister davantage sur la détermination des éléments du contrat de transport. Le Code civil en traite à propos du transport des marchandises. La seule allusion qu'il fasse au transport des voyageurs est celle de l'article 1779-2^o ; il n'est rien dit des droits et obligations du voiturier vis-à-vis des voyageurs ; le Code de commerce est pareillement muet. Force fut donc d'étendre au transport des personnes les règles édictées en matière de transport de marchandises, celui-là étant au fond peu différent de celui-ci. Nous verrons plus loin que ce fut l'œuvre de la Chambre civile de la Cour de cassation qui, par un arrêt du 21 novembre 1911, donna au transport de personnes un fondement contractuel. La jurisprudence s'est ralliée unanimement à cette doctrine.

Le contrat de transport de voyageurs est un contrat consensuel, synallagmatique parfait et à titre onéreux, dont les éléments personnels et métaphysiques sont les mêmes que ceux du contrat de transport de marchandises. Il est sans doute difficile de comparer la personne humaine à un objet quelconque, elle forme cependant un élément objectif du contrat. Un prix est aussi nécessaire, l'arti-

(1) Grenoble, 15 mars 1921, D. 1922.2.25.

de 1710 régissant le transport de voyageurs comme le transport de marchandises.

Le contrat de transport est essentiellement à titre onéreux. Le voyageur s'engage envers le voiturier à lui payer le prix que celui-ci lui réclame, moyennant quoi il sera transporté au lieu convenu. L'obligation du voyageur de payer le prix a pour cause l'exécution de l'obligation du transporteur, c'est-à-dire l'accomplissement du voyage et réciproquement l'obligation du voiturier a pour cause le paiement du prix.

Importance de l'élément objectif.

Comme le contrat est consensuel, il oblige les parties dès que l'accord des volontés est réalisé. Le voyageur peut exiger du voiturier qu'il le transporte et celui-ci peut réclamer au voyageur le paiement de la rémunération promise. Les parties sont engagées l'une vis-à-vis de l'autre dans un rapport juridique obligatoire.

Un prix est nécessaire, savons-nous. Pour qu'il y ait transport à titre onéreux, il faut qu'une rémunération ait été stipulée qui forme une des clauses des contrats. L'article 1710 ne précise-t-il pas que dans le louage d'ouvrage, dont le contrat de transport est une variété, « l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix *convenu* entre elles ». Un arrêt de la Cour d'Aix le reprend : Le contrat de transport implique pour

le voyageur « en échange du service rendu par le transporteur, l'obligation corrélative de rémunérer un service par un prix librement débattu et convenu entre les parties » (1). Les parties doivent s'être mises d'accord sur un prix, soit à la suite d'une discussion entre elles, soit à la suite de la publicité donnée par l'entrepreneur à ses tarifs, que le voyageur accepte dès l'instant où il prend place dans la voiture, tel le cas du transport par tramway ou autobus, contrat d'adhésion.

Le prix doit être convenu, il n'est pas nécessaire qu'il ait été acquitté avant que le transport ne commence. Il n'en est pas moins exigible à chaque instant et le mode ainsi que le moment de sa perception constituent une simple question d'aménagement de l'entreprise.

Cette rémunération doit former une des clauses du contrat de transport. C'est parce que le voyageur s'engage à acquitter le prix de sa place ou qu'une autre personne y consent pour lui, que le voiturier accepte d'accomplir le transport. Car il importe peu que le prix soit payé directement par le transporté ou indirectement par une tierce personne. Ce qui importe, par contre, c'est qu'il y ait une rémunération en considération de laquelle agit le transporteur, qu'elle apparaisse facilement ou que, le

(1) Aix, 11 mars 1927, D. H. 1927, 294.

transport se rattachant à une opération plus ample et à titre onéreux, il soit coloré par elle.

Tel est le contrat de transport caractérisé par ce fait qu'une rémunération a été stipulée et forme l'une des clauses du contrat.

A l'opposé se trouve le transport gratuit dont le trait principal est l'absence de toute rémunération : aucun prix n'a été convenu. Le Code ne parle pas du transport gratuit. Nous nous demanderons plus loin, en cherchant le fondement sur lequel repose la responsabilité du transporteur, si le transport gratuit est un contrat de transport, un contrat de bienfaisance. Disons dès maintenant que le plus souvent aucun rapport contractuel n'existe entre le transporteur et son obligé.

Le transport gratuit, c'est l'hypothèse de l'automobiliste obligeant qui emmène un ami en excursion, qui, rencontrant sur la route un piéton allant dans la même direction que lui, l'invite à prendre place dans sa voiture. La courtoisie seule inspire l'acte de l'automobiliste ; il agit pour être agréable ou rendre service à quelqu'un. Point de rémunération du transporteur, pas même d'espoir de celui-ci de voir son transport remboursé par la réussite d'une opération fructueuse ; aucune pensée de lucre, simple désir d'être agréable à un ami.

Plus près du contrat de transport se rencontre l'hypothèse du garagiste, par exemple, qui, désirant vendre une automobile, effectue un voyage d'essai

en compagnie de l'acquéreur éventuel ; du marchand de biens qui emmène visiter un immeuble à vendre une personne susceptible de l'acheter. Si l'opération projetée réussit, le transporteur verra, et au delà, ses frais couverts par la commission qu'il recevra ou le bénéfice qu'il retirera de la vente. L'automobiliste agit ici dans l'espoir d'un gain. Cela suffit-il pour qu'il y ait contrat à titre onéreux. Nous ne le pensons pas. Pour que le contrat de transport soit parfait, une rémunération doit avoir été stipulée, qui forme une clause du contrat. Ici la rémunération n'est qu'éventuelle, aléatoire ; or l'article 1710 veut que le prix ait été convenu entre les parties. Il manque donc un élément essentiel du contrat de transport, un prix certain qui forme la matière de l'engagement. D'une part, donc, absence de rémunération ; d'autre part, absence d'obligation entre le transporteur et le transporté, elle aussi caractéristique du contrat de transport. L'automobiliste, garagiste ou marchand de biens, peut interrompre son voyage si bon lui semble, le voyageur ne peut le contraindre à le continuer. Le transport n'est accompli que pour favoriser la vente ; le transporteur est simplement complaisant, complaisance intéressée peut-être, mais complaisance tout de même et rien que cela. Un tel transport est différent du transport de pure courtoisie, où le transporteur agit bénévolement, c'est-à-dire d'après la définition du dictionnaire,

« de son plein gré, par un sentiment désintéressé ».

Deux degrés peuvent donc être discernés dans le transport gratuit : d'abord, transport bénévole, de courtoisie ; puis, plus proche du transport à titre onéreux mais sans le rejoindre, transport intéressé, où la complaisance de l'automobiliste s'explique par la poursuite d'un gain éventuel.

Le critérium permettant de distinguer le transport à titre onéreux du transport à titre gratuit sera la présence ou l'absence d'une rémunération. Celle-ci, nous insistons sur ce point, doit être fixée à l'avance et être une clause du contrat ; elle est exigible à chaque instant du transport si elle n'a pas été acquittée avant qu'il ne commence. Rien de cela dans le transport intéressé. On ne voit pas le marchand d'automobiles réclamant à son client le prix de la course qu'ils ont faite ensemble pour essayer la voiture. Celui-ci ne s'est pas décidé, c'est une affaire manquée et à recommencer, voilà tout.

Une objection qu'on ne manque pas de faire consiste à dire que la gratuité n'est qu'apparente et que le fait du transport se rattache à un contrat à titre onéreux, le contrat de vente de l'automobile, par exemple ; que par conséquent la teinte onéreuse doit colorer le transport. S'il est vrai que le transport subit l'influence d'une opération à laquelle on peut le relier, encore faut-il que cette opération soit parfaite, qu'elle existe. Or ce prétendu contrat de vente est-il parfait ? Nullement. Il n'est encore

qu'à l'état de pollicitation, offre dont le voyage doit faciliter l'acceptation mais qui n'est pas acceptée.

Il a cependant été soutenu que le transport intéressé constituait un transport à titre onéreux. Le transporteur obéit à une pensée de lucre, il est mû par un mobile intéressé. Or, écrit M. Josserand, « c'est seulement si ce mobile est pur de tout alliage, s'il est complètement désintéressé, que le transport sort de la catégorie des actes à titre onéreux pour rentrer dans celle des actes bénévoles » (1). M. Demogue croit de même que « si le transporteur tire un bénéfice même éventuel du transport, il y a transport à titre onéreux » (2). C'est dans ce sens que la Cour de Grenoble s'était prononcée à propos d'un essai d'automobile, affirmant que ce transport « avait un but manifestement lucratif de la part de R. (le transporteur), et qu'ainsi il était, en dernière analyse, l'exécution d'un contrat à titre onéreux » (3).

Accepter une telle solution serait faire du transport gratuit une hypothèse exceptionnelle. Tout homme raisonnable agit toujours de manière intéressée, et il sera toujours facile de découvrir un

(1) Josserand, *Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile*, Chronique au D. H. 1926, 21 ; Lefèvre, *De la responsabilité civile en cas de transport gratuit de personnes en automobile*, thèse Paris, 1927.

(2) Demogue, *Rev. trim.*, 1932, 766.

(3) Grenoble, 2 mai 1932, R. G. A. T., 1932, 866.

mobile, intéressé de près ou de loin, qui l'aura déterminé à agir : désir de gagner de l'argent, de réussir une opération profitable ou bien désir de popularité, réclame électorale... Rares seront les cas où se rencontrera « dans l'esprit du voiturier une attention bienveillante et désintéressée ». Faut-il vraiment que, pour qu'on puisse parler de transport gratuit, le transporteur ait eu véritablement une intention libérale, c'est-à-dire le sentiment « qu'il consentait un sacrifice, qu'à son intérêt personnel il ait préféré l'intérêt d'autrui » (1) ? Nous ne le pensons pas. L'intention libérale telle qu'elle est ainsi définie doit habiter l'esprit de l'auteur d'une libéralité entre vifs, d'une donation. Mais les actes à titre gratuit ou libéralités entre vifs ont un domaine propre dans lequel ne rentre certainement pas le transport, même bénévole. Les libéralités, d'autre part, appellent, pour être valables, l'observation de règles de forme et de fond que nous ne rencontrons pas en notre matière. Dira-t-on, par exemple, de l'automobiliste qui fait monter dans sa voiture un ami se dirigeant dans la même direction que lui, qu'il diminue son patrimoine pour enrichir celui de son compagnon ? Ce serait employer un bien grand mot pour qualifier une telle action, et une

(1) Valloir, *Essai sur la notion d'acte à titre gratuit*, thèse Rennes, 1919, cité par M. Moreau, *De la responsabilité civile du voiturier de complaisance*, thèse Rennes, 1928.

interprétation plutôt fantaisiste de l'intention de l'automobiliste. Laissons donc à l'intention libérale son véritable domaine qui est celui des libéralités entre vifs sans l'exiger de la part d'un automobiliste ; auteur d'un transport bénévole ou intéressé, donc d'un transport gratuit et sans lui faire jouer, dans la distinction du transport à titre onéreux et du transport gratuit, le rôle primordial que d'aucuns veulent lui attribuer.

C'est à l'élément objectif, au contraire, que nous nous attacherons. Si le transport ne comporte pas de rémunération, sur laquelle se sont mises d'accord les parties, il ne pourra y avoir transport à titre onéreux ; si cette rémunération existe, le transport sera à titre onéreux. Citons, en ce sens, un arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation dont un attendu est celui-ci : « que la Cour d'appel constate que L. avait consenti à laisser B. prendre place dans sa voiture sans exiger aucune rémunération, le faisant ainsi bénéficier d'un transport gratuit... » (1). Du fait que cette rémunération ne se rencontre pas dans le transport intéressé, il ne saurait être question de contrat de transport, mais seulement de transport gratuit.

L'élément intentionnel ne suffit pas en effet à donner au transport intéressé un caractère onéreux, même si le voyage est effectué en vue de la conclu-

(1) Cass. civ., 22 juillet 1930, R. G. A. T., 1930, 139.

sion d'une affaire. Des auteurs le pensent. « Il y a des limites qui ne peuvent être franchies, écrit M. Maurice Picard ; la seule pensée d'obtenir, grâce au transport, un bénéfice éventuel, ne peut suffire à transformer un acte de complaisance en un acte à titre onéreux (1). » Telle est aussi l'opinion de M. Esmein. N'écrit-il pas, en effet, à propos de l'essai d'une automobile conduite par le propriétaire désireux de la vendre au transporté : « Sans doute, il s'agissait pour le transporteur de la poursuite d'un but intéressé, puisqu'il voulait vendre ; mais la vente n'était encore que dans la période des pourparlers, on ne pouvait dire qu'il fût, en quoi que ce soit, rémunéré pour la promenade. Alors même que la vente est ensuite conclue, on ne prend pas pratiquement en considération pour fixer le prix, la dépense d'essence effectuée pour l'essai. C'est bien un transport gratuit (2). » La rémunération n'existe pas plus lorsque la vente n'est pas conclue.

Rôle de l'élément subjectif.

L'étude que nous ferons plus loin de la jurisprudence, en recherchant quelle application elle fait de notre critérium, montrera que telle est aussi la conclusion à laquelle elle arrive. Elle refuse, en

(1) Note dans R. G. A. T., 1932, 866.

(2) Note sous Cass. civ., 7 janvier 1929, D. 1929.1.249.

effet, de donner un fondement contractuel aux obligations découlant pour le transporteur de l'inexécution d'un transport intéressé ou de la mauvaise exécution de celui-ci. C'est donc que les juges, tout au moins la grande majorité d'entre eux, estiment que le transport intéressé n'est pas un transport à titre onéreux, le seul que constitue le contrat de transport tel que l'a défini le législateur.

Cependant, l'intention du transporteur, le mobile auquel il obéit, il sera nécessaire de le connaître lorsqu'il s'agira, le transport étant gratuit, de le graduer. Elle permettra de dire s'il y a transport bénévole ou transport intéressé, le premier se caractérisant par la courtoisie qui a inspiré le transporteur, alors que dans le second cas, celui-ci poursuivant un gain éventuel en invitant au voyage un client possible et dans l'espoir de le déterminer à conclure une opération, source de bénéfices, agit par complaisance intéressée. Cette recherche d'intention n'interviendra donc qu'au second degré, lorsque sera connu le caractère du transport (1).

Les sections qui vont suivre seront consacrées à étudier l'application faite par la jurisprudence du critérium que nous avons indiqué, notamment aux espèces délicates dont elle a eu à connaître et nous

(1) Cf. Pittard, *De la responsabilité en matière de transport occasionnel gratuit*, *Droit aérien*, 1931, 169.

y joindrons quelques hypothèses pratiques. Nous examinerons d'abord une série d'hypothèses dans lesquelles, malgré les apparences, le transport est à titre onéreux, puis diverses hypothèses de transport bénévole et enfin des hypothèses de transport intéressé.

Rappelons pour conclure, les solutions auxquelles nous sommes arrivé. Nous avons d'abord posé une distinction fondamentale : d'un côté transport à titre onéreux, de l'autre transport gratuit, basée sur la présence ou l'absence d'une rémunération quelconque, en espèces ou en nature, convenue entre les parties et formant l'une des clauses du contrat. Le transport gratuit se subdivise lui-même en transport bénévole et transport intéressé suivant que, toute rémunération étant absente, le transporteur agit poussé ou non par l'appât du gain, donc distinction fondée sur un élément subjectif, intentionnel. Précisons enfin que c'est toujours du point de vue du transporteur qu'il faut se placer pour apprécier le caractère gratuit ou onéreux du transport et pour savoir si le transporteur agit par courtoisie ou dans un but intéressé. Parfois il ne sera pas indifférent non plus de considérer la personnalité du voyageur.

SECTION II

Hypothèses dans lesquelles, malgré les apparences, le transport est à titre onéreux.

Parmi les diverses hypothèses dans lesquelles le caractère exact du transport n'apparaît pas de prime abord, il en est où le voyageur ne semble fournir aucune contreprestation. Doit-on décider pour cela que le transport est gratuit ? Nullement, car cette absence de rémunération n'est qu'apparente : le transporteur reçoit une rémunération mais elle lui est payée par une personne autre que le voyageur, ou bien, le voyageur fournit un service en échange du transport. Si l'on en était resté à la notion de prix de Pothier ou de Colmet de Santerre, déjà cités, une telle contreprestation ne saurait donner au transport le caractère onéreux. Mais la jurisprudence et la doctrine ont élargi cette notion et il est admis qu'un service peut valablement tenir lieu de contreprestation. Enfin, il arrive que le transport n'est qu'un élément d'une opération plus vaste et à titre onéreux et qu'il est coloré par le contrat dans lequel il se trouve englobé.

Dans ces trois séries d'hypothèses, le transport est à titre onéreux : nous les étudierons sous autant de paragraphes.

§ 1. — *Le transport est rémunéré par une personne autre que le voyageur.*

L'hypothèse la plus simple est celle d'une personne qui, de ses deniers, paie le prix du voyage que doit accomplir une autre personne. Ici, pas de doute, le transporteur reçoit effectivement une rémunération ; elle n'émane pas du bénéficiaire du transport, mais le caractère du transport est évidemment onéreux. Cette opération s'analyse en une stipulation pour autrui dont le voyageur est le bénéficiaire, le transporteur le promettant et le stipulant celui qui fournit la contreprestation.

Une hypothèse voisine est celle de l'expert commis par une compagnie d'assurances pour aller constater un sinistre sur les lieux mêmes où il est survenu et qui emmène dans sa propre voiture l'inspecteur de ladite compagnie. Comme il est d'usage que le transporté ne paie rien à l'expert, mais que celui-ci majore sa note d'honoraires et réclame à la compagnie une certaine somme pour avoir véhiculé l'inspecteur, le transport de celui-ci est bien à titre onéreux puisqu'acquitté par la compagnie.

Les compagnies de chemin de fer assurent gratuitement, dans certains cas, le transport des militaires : en temps de guerre, par exemple ; plus rarement en temps de paix. La Cour de cassation a plusieurs fois affirmé que « si les articles 22 et 23 de la loi du

13 mars 1875... décident que le service des chemins de fer relève de l'autorité militaire, les mesures d'exécution prises pour leur application par le ministre de la Guerre n'ont pas pour effet d'enlever aux compagnies leur personnalité d'entreprises de transport, et que c'est toujours avec les administrations exploitantes qu'est conclu le contrat de transport constitué par la délivrance d'un billet ou d'un titre équivalent, tel qu'un ordre de transport dont celles-ci encaissent le prix » (1). Il s'agit bien d'un transport à titre onéreux. En vertu d'une réquisition régulière de l'Etat, les compagnies doivent assurer le transport des militaires. Ces immunités sont stipulées, lors de la concession, dans le cahier des charges, elles sont une contrepartie des avantages que l'Etat accorde aux compagnies, « une condition de la concession qui leur est accordée, des droits qui leur sont reconnus » (2). Dans ce cas, les conditions plus avantageuses de la concession peuvent être considérées comme tenant lieu de contreprestation. L'Etat n'aurait pu accorder aux compagnies des conditions plus défavorables, tout en exigeant les mêmes avantages : il aurait dû,

(1) Cass. civ., 24 janvier et 4 juillet 1922, 22 janvier 1924, S. 1924.1.161. Dans le même sens : Cass. civ., 15 janvier 1923, *Gaz. Pal.*, 1923.1.305 ; 14 mai 1923, *ibid.*, 1923.2.152 ; 2 janvier 1924, *ibid.*, 1924.1.424.

(2) Vansteenbergh, *Les accidents des voyageurs et les droits des victimes*, thèse Dijon, 1905, p. 37.

alors, les indemniser du transport des militaires. La circulation gratuite de ceux-ci n'est donc pas une faveur. Dans d'autres circonstances, les compagnies transportent les militaires, moyennant des allocations déterminées par le traité Cotellet du 12 juin 1898 et par l'avenant du 12 juin 1910 (1).

Bien que les arrêts ne prononcent pas le mode de stipulation pour autrui, ils semblent baser leur analyse sur cette opération ou sur une opération voisine. L'Etat joue un rôle semblable à celui du stipulant, la compagnie et les militaires jouent le rôle respectivement du promettant et du bénéficiaire. La différence est que celui-ci tient son droit et que l'obligation du promettant naît non d'un contrat, hypothèse visée par l'article 1121 du Code civil, mais de la loi. C'est en faveur de tous les militaires pris en général que stipule la loi, ils sont individualisés par le titre de transport qui leur est remis.

Mêmes motifs et même solution pour le transport par les compagnies des agents des postes. L'article 56 du cahier des charges des compagnies de chemin de fer dispose que celles-ci doivent réserver gratuitement des compartiments spéciaux pour recevoir les lettres et les agents des postes les accompagnant. Un accident étant survenu à un commis ambulant des postes, la Cour de cassation a déclaré

(1) Cf. Mestre, note au S. 1924.1.161.

la compagnie « responsable, aux termes de l'article 1147 du Code civil, des conséquences de l'inexécution du contrat de transport » (1). L'Etat a stipulé au bénéfice des agents de l'administration des postes.

C'est grâce au même raisonnement que l'on déclarerait transportés aux termes d'un contrat de transport les fonctionnaires chargés de l'inspection et du contrôle des chemins de fer, des agents chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Les employés d'une compagnie de chemin de fer peuvent circuler sur un réseau autre que celui au service duquel ils sont attachés, grâce à un permis délivré par leur réseau d'origine. Dès lors, quand l'employé d'un réseau voyage sur un autre réseau en déplacement payé, « il ne s'ensuit nullement qu'un contrat de transport ne pût exister entre lui et la Compagnie P. O. (l'autre réseau) » (2); en vertu d'une stipulation faite par la compagnie au profit de ses employés aux termes d'une entente intervenue entre compagnies.

Dans toutes ces hypothèses, le caractère du transport est sans conteste à titre onéreux; la Cour de cassation conclut à l'existence d'un contrat de

(1) Cass. civ., 21 avril 1913, D. 1913.1.256 et note Sarrut, D. 1913.1.249.

(2) Cass. civ., 22 février 1926, *Gaz. Pal.*, 1926.1.605.

transport : une contreprestation existe, dont bénéficie directement ou indirectement le transporteur.

§ 2. — *La rémunération consiste en un service rendu par le transporteur.*

Les compagnies de chemin de fer ont coutume de délivrer aux journalistes des permis gratuits de circulation sur leurs réseaux. Le but poursuivi par les compagnies n'est pas toujours et uniquement de se concilier les bonnes grâces de la presse, sans quoi le transport devrait être rangé dans la catégorie du transport gratuit et intéressé. Ces permis ont, en effet, pour contre-partie la publicité que font les journaux et revues en mettant leurs colonnes à la disposition des compagnies pour vanter tel site ou telle région desservie par le réseau, annoncer au public la création ou la suppression d'un train, la modification d'un horaire, publier le compte-rendu d'une assemblée générale. Lors de la conclusion du contrat de publicité, il est convenu entre les parties que les compagnies se libéreront de leur obligation en mettant à la disposition du journal un certain nombre de permis que ses rédacteurs et envoyés pourront utiliser. Apparemment ceux-ci voyagent sans bourse délier, et cependant un contrat de transport unit le voyageur au voiturier parce que la publicité que s'engagent à faire les journaux constitue la contreprestation nécessaire pour qu'il y ait transport à titre onéreux.

C'est aussi en partant de l'idée qu'un service peut tenir lieu de rémunération que la Cour de Paris a pu conclure à l'existence d'un contrat de transport dans l'espèce suivante. Un constructeur d'automobiles met une de ses voitures et un de ses chauffeurs à la disposition d'un journaliste qui organisait un circuit en Corse ; celui-ci s'engageait, en retour, à faire là-bas de la publicité pour la marque, et s'il trouvait un amateur, à vendre la voiture pour un certain prix. « Cette convention constituait un véritable contrat de transport, la Société H. assurant le transport de M. dans une automobile lui appartenant, et ce dernier acceptant pour la rémunérer de faire de la publicité et de rechercher un acquéreur de la voiture » (1).

Le même principe a inspiré la Cour de Montpellier (2) dans une espèce dont elle eut à connaître et que nous pensons intéressant de rappeler car elle fut la source d'une littérature abondante. Voici les faits. Un marchand de bestiaux désirant visiter certaines fermes engage un courtier, Merveil, à l'accompagner dans sa tournée, afin qu'il lui indique les animaux susceptibles d'être vendus, moyennant quoi, il lui accordera une certaine commission par tête de bétail achetée. Le courtier accepte, monte dans la voiture du marchand ; un accident sur-

(1) Paris, 10 janvier 1927, *Gaz. Trib.*, 1927.2.185.

(2) Montpellier, 12 février 1932, *R. G. A. T.*, 1932, 566.

vient en cours de route au cours duquel il est blessé. Désirant obtenir réparation du préjudice qui lui était ainsi causé, la victime soutenait qu'il était uni au transporteur par les liens d'un contrat de transport. La Cour adopta son raisonnement. Cet arrêt doit être approuvé malgré que les motifs allégués soient d'inégale valeur. La Cour affirme, en effet, que le marchand voiturait le courtier dans un but « manifestement lucratif », parce qu'il désirait « bénéficier de ses informations sur les ressources du pays en animaux destinés à la vente ». Ce motif doit être rejeté. Nous savons que le seul esprit de lucre, la poursuite d'un gain éventuel et aléatoire ne suffisent pas à transformer en contrat à titre onéreux un acte de complaisance. Par contre, il est dit que « le transport de M. dans l'automobile de H. avait pour but une affaire commune caractérisée par l'échange de services que se promettaient les parties ». Le courtier avait loué ses services au marchand, l'un indiquant les fermes où se trouvaient les animaux, l'autre accordant une commission par tête de bétail, tout comme le journaliste faisait de la publicité moyennant qu'on le transportât. Le transport du courtier n'était que l'exécution de ce contrat de louage de services : comme contrepartie du transport le courtier guidait le marchand. Dès lors, nous pensons que la Cour a bien jugé en décidant que « ce transport était, en dernière analyse, l'exécution d'un contrat à titre onéreux ».

Il se rattachait en effet à un contrat de louage de services qui le colorait. Ceci nous amène à examiner la troisième série d'hypothèses, celle dans laquelle le transport est un élément d'un contrat à titre onéreux.

§ 3. — *Le transport est un élément d'une opération plus ample et à titre onéreux.*

Le transport peut se rattacher à un autre contrat de manière si étroite qu'il en est l'un des éléments. Quelle influence subira-t-il de ce fait quant à son caractère si ce contrat est à titre onéreux ? De là il est intéressant d'étudier toute une série d'hypothèses où, pour reprendre l'expression de M. Josserand, « le transport se rattache à une opération plus ample, elle-même construite d'après le type onéreux et dont il représente l'un des éléments constitutifs, l'une des pièces maîtresses ou secondaires » (1). Il arrive en effet que le transport s'effectue à l'occasion d'un contrat antérieur ou concomitant auquel il se rattache si étroitement qu'il n'a lieu que parce que ce contrat existe.

Tel est le cas des ouvriers qui sont transportés de leur domicile à l'usine et de l'usine à leur domicile dans un autocar mis à leur disposition par l'employeur ; de l'hôtelier qui fait prendre à la gare

(1) Josserand, chronique précitée. Voir aussi : *Les transports*, p. 828, note 1.

les voyageurs qui ont l'intention d'habiter chez lui pendant quelque temps. Le transport est à titre onéreux, malgré que l'ouvrier et le voyageur ne paraissent rien déboursier. Il est coloré par le contrat auquel il se rattache.

Nous grouperons ces hypothèses sous deux numéros : sous le premier seront étudiés les cas où le transport est l'accessoire d'un contrat quelconque, autre qu'un contrat de louage de services ; sous l'autre ceux où le transport constitue plus spécialement un supplément de salaires, ce second groupe n'étant d'ailleurs qu'un cas particulier du premier, mais qui peut être étudié à part à cause de son importance.

1. — *Contrat quelconque.*

Nous avons déjà cité le cas de l'hôtel qui fait prendre à la gare les voyageurs dans son propre omnibus, nous admettons que ceux-ci sont ainsi amenés de la gare à l'hôtel sans que le prix de la pension soit augmenté. Le transport est l'accessoire du contrat d'hôtellerie pour lequel est stipulée une rémunération globale dont une partie s'applique au transport. Le contrat d'hôtellerie est formé dès que le voyageur a pris place dans la voiture : par ce fait il accepte l'offre permanente de l'hôtelier. Le même raisonnement doit être fait et la même solution donnée pour l'hypothèse d'un casino qui organise un service de voitures entre la gare

et l'établissement, d'un cinéma dont les autocars partent de différents points d'une ville et convergent vers la salle de spectacle, d'un pensionnat qui fait prendre les élèves dans ses automobiles pour les amener au cours et les fait reconduire ensuite de la même façon. Nous avons supposé que les prix d'entrée au casino, au cinéma et celui de la pension restent les mêmes, que les clients ou les élèves aient, ou non, emprunté la voiture mise à leur disposition. Un contrat se forme entre le spectateur et l'administration du casino, du cinéma, entre l'élève et l'établissement d'enseignement. Pour être admis dans la salle ou au pensionnat, le spectateur ou l'élève doit acquitter une certaine taxe ou un certain prix dont une partie est imputée aux frais de transport que l'établissement calcule et englobe dans le prix demandé. Le client paie en une seule fois une certaine somme, ce qui lui donne le droit d'assister au spectacle, d'entrer dans les salles, de suivre les cours, et aussi d'utiliser les véhicules qui lui sont proposés par l'établissement avec lequel il est en relations.

Il en est encore ainsi des visiteurs de grottes, par exemple, qui ont, au cours de la visite, à traverser sur une barque un lac souterrain ; cette excursion sur l'eau étant comprise dans le parcours. Lorsque les touristes se présentent au guichet, un droit d'entrée leur est demandé qui leur donne le droit non seulement de visiter les grottes en toutes leurs

parties, mais encore de traverser le lac souterrain, aller et retour, dans une barque des concessionnaires conduite par un guide batelier de ceux-ci. Quand le touriste a acquitté le prix de son ticket, « un contrat s'est formé entre les parties, ayant pour objet en outre de la visite des grottes le transport du voyageur sur le lac souterrain : il importe peu que le voyageur ne veuille pas user du droit qu'il a payé de voyager sur les eaux souterraines, il n'en est pas moins bénéficiaire d'un contrat de transport par eau » (1). Le transport n'est qu'une partie de la visite des grottes, visite pour laquelle est perçu un prix global dont partie couvre les frais de transport des touristes en vertu d'une ventilation accomplie par le concessionnaire.

Le Touring Club de France, pour une certaine cotisation annuelle, procure à ses adhérents, outre divers avantages, « le transport gratuit de tout aérodrome du T. C. F. à la ville la plus proche et retour au choix » (2). Cette gratuité n'est qu'une apparence. Le membre du groupement ne débourse peut-être rien lorsqu'il emprunte l'automobile qui le conduira de l'aérodrome à la ville, mais il a déjà payé au début de l'année une cotisation, calculée eu égard aux avantages accordés.

D'autres exemples pourraient être cités, tous

(1) Grenoble, 15 mars 1921, D. 1922.2.25, note Rouast.

(2) Voir *L'Auto* du 31 mars 1933.

montreraient l'existence d'une rémunération perçue globalement dont partie est destinée à couvrir les frais de transport.

Lorsque le transport se rattache ainsi à une opération à titre onéreux, il prend la teinte de cette opération et devient onéreux à son tour, parce qu'à l'examen se révèle l'existence d'une rémunération affectée au transport. M. Josserand le pensait ; c'est également l'opinion de M. Maurice Picard pour qui « le transport est à titre onéreux lorsque le transporteur reçoit une rémunération quelconque ou exécute un autre contrat » (1) et de M. Esmein, d'après lequel « il suffit, pour qu'il y ait transport onéreux, qu'il soit rémunéré d'une façon quelconque en vertu d'une stipulation qui en fixe le prix particulier ou en vertu de conventions ayant un caractère général et réglant l'ensemble des rapports pécuniaires des contractants » (2).

Le transport, quand il n'est pas rémunéré directement, doit, pour être à titre onéreux, se rattacher à un contrat lui-même à titre onéreux, par un lien étroit de connexité tel que le premier trouve sa raison d'être dans le second. C'est, par exemple, uniquement en faveur des élèves du pensionnat que le transport est organisé et il est réservé à eux

(1) Note sous Montpellier, 12 février 1932, précité.

(2) Note au G. 1929.1.249 ; cf. Moreau, thèse citée, p. 8 et s. ; Lefèvre, thèse citée, p. 15 et s.

seuls ; il est relié au contrat d'éducation et il n'existe que parce que celui-ci existe. Il est nécessaire que le contrat auquel se rattache le transport préexiste ou naisse concomitamment à ce fait.

C'est pour cela que le Tribunal civil de Thiers, devant lequel il était soutenu qu'un fait de transport se rattachait à un contrat à titre onéreux, a affirmé qu'il n'avait pas un tel caractère, « attendu qu'il n'était point établi ni offert en preuve que le transport de D. ait fait partie des conventions ni qu'il ait été rémunéré » (1). Il aurait, par *a contrario*, admis le caractère onéreux du transport si l'existence d'un lien de connexité entre le transport et une opération à titre onéreux avait pu être démontrée.

Une autre hypothèse dans laquelle le transport se rattache à un autre contrat nous est offerte par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (2). Les articles 17 et 18 déterminent les principes qui régissent la responsabilité du transporteur, et l'article 18-3° précise que « la période de transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement,

(1) Trib. civ. Thiers, 15 janvier 1925, D. H. 1925, 254.

(2) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, R. G. A. T., 1930, 237.

tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien », et par conséquent le transport a le caractère d'un transport à titre onéreux malgré que le voyageur n'ait rien à payer en sus du voyage par aéronef.

2. — *Contrat de louages de services.*

L'autre série d'hypothèses est celle dans laquelle le transport constitue un supplément de salaires.

Les ouvriers qu'emploient certaines entreprises reçoivent fréquemment, lorsqu'ils n'habitent pas à proximité du lieu de leur travail, une carte leur donnant le droit d'emprunter les trains qui desservent la gare de leur domicile et celle de l'usine ou du chantier ; ou bien le patron organise un service d'autocars qui vont prendre les ouvriers chez eux le matin et les y ramènent le soir.

Seule la question de savoir si le transport est à titre onéreux ou gratuit nous intéresse et non celle de savoir si un accident se produisant au cours du transport il y aurait accident du travail (1).

L'ouvrier est lié à l'employeur par un contrat de

(1) Sur cette question, voir Sachet, *Traité théorique et pratique de la législation sur les accidents du travail*, t. I, p. 223 et s. Il est admis que la loi de 1898 ne pourra recevoir application que si le patron a pris la charge du transport et qu'il a lieu dans des conditions telles que son autorité puisse s'exercer durant son accomplissement.

louage des services, le mode et le quantum de la rétribution sont fixés dans le contrat. En plus de cette rétribution, il est accordé à l'ouvrier un permis de chemin de fer ou il est autorisé à prendre les voitures de l'usine : c'est là un véritable supplément de salaires. Le salaire comprend une certaine somme et en plus un abonnement de chemin de fer ou la faculté pour l'ouvrier d'être voituré de l'usine à la maison, rémunération en nature.

« La circulation gratuite accordée aux ouvriers ne constitue pas, à proprement parler, une faveur, puisqu'elle représente seulement les frais de route que la compagnie eût dû leur avancer pour les amener au lieu d'exécution de leur travail » (1). Les compagnies de chemin de fer délivrent d'habitude des permis de circulation gratuite à leurs entrepreneurs pour eux-mêmes et les ouvriers qu'ils emploient aux travaux dont les charge la compagnie. C'est un élément de fixation des prix. L'entrepreneur devrait payer l'ouvrier plus cher si celui-ci était obligé d'acquitter lui-même le prix de sa place. Accorder ces permis évite un déplacement de numéraire ; l'argent que l'employeur donnerait à ses ouvriers lui reviendrait. C'est simplifier que d'agir comme le font les compagnies de chemin de fer, celles-ci retiennent sur le prix qui normalement serait dû à l'ouvrier, d'après le taux des salaires

(1) Cass. Req., 27 mai 1895, D. 1896.1.213.

en vigueur, la somme nécessaire à couvrir les frais de transport. La contreprestation, pour être indirecte, n'en existe pas moins.

Lorsqu'une compagnie de tramways permet aux employés venant prendre ou quittant leur service de circuler gratuitement dans les voitures entre leur domicile et le dépôt, elle leur accorde « un avantage qui constitue un supplément de salaires et qui présente ainsi le caractère indéniable d'une stipulation du contrat de travail intervenu entre les parties » (1). Le transport n'est pas un acte de bienveillance, une pure faveur, c'est une condition essentielle du contrat de travail « dont l'ouvrier est en droit d'exiger l'accomplissement comme faisant juridiquement partie de sa rémunération en vertu même du contrat de louage de services avenué avec le chef de l'entreprise » (2).

Que l'employeur donne à l'ouvrier un permis de circulation sur les lignes du réseau, chemin de fer ou tramway, qu'il organise des services d'autobus, il n'en reste pas moins que le transport est à titre onéreux. Il en est débattu lors de la conclusion du contrat de travail. La contre-partie du transport peut s'analyser soit en une retenue sur le salaire normalement dû à l'ouvrier, duquel on déduit le montant des frais de voyage, soit en une rémuné-

(1) Cass. Req., 7 juin 1910, D. 1911.1.91.

(2) Liège, 27 avril 1931, R. G. A. T., 1933, 2.

ration en nature qui s'ajoute au salaire en espèces payé à l'ouvrier. Dans l'un et l'autre cas, le transport fait partie du contrat de travail auquel il est rattaché : il en est l'un des éléments, le salaire.

Si l'employeur n'est pas entrepreneur de transport et s'il n'organise pas un service d'autocars pour ses ouvriers et que, par une retenue sur le salaire ou en supplément, il leur accorde un permis de circulation, le transport est évidemment à titre onéreux, l'ouvrier bénéficiant d'une stipulation pour autrui, dans laquelle le patron figure comme stipulant.

Dans cette catégorie, nous classerons aussi le transport d'une artiste par une société cinématographique qui l'avait engagée pour tourner des films pendant une année. La société s'était engagée « à assurer le transport de l'artiste, tant à l'aller qu'au retour, chaque fois qu'elle devrait tourner un film hors de sa résidence ». Un accident étant survenu à la vedette alors que, dans les conditions prévues, elle voyageait dans l'automobile d'un représentant de la société, la Cour a pu justement décider qu'on ne saurait soutenir « qu'au moment où est survenu l'accident, au cours duquel l'artiste a trouvé la mort, elle était bénévolement transportée par lui, alors qu'il n'est point contesté qu'elle venait de tourner un film à Vittel et qu'elle regagnait Paris ; qu'il s'agissait bien en l'espèce de l'exécution par B. (le représentant de la société) d'un contrat

de transport » (1). Il est permis de penser que l'artiste aurait exigé un salaire plus élevé que celui qu'elle recevait si elle avait dû se déplacer à sa charge, que l'engagement pris par la société de la transporter constituait un supplément de salaire dont on avait tenu compte lors de la fixation des émoluments de l'artiste : le transport était ainsi un élément du contrat de louage de services.

C'est encore, semble-t-il, à cette même idée que l'on peut faire appel pour expliquer un arrêt de la Cour de Grenoble (2). Une personne, désirant donner un dîner, s'entend avec un restaurateur et prend « l'engagement d'assurer le transport sur les lieux tant du matériel que du personnel chargé de l'exécution de la commande ». Il s'agissait, a dit la Cour, d'un transport à titre onéreux, « effectué par C. à raison de la somme élevée réclamée par les chasseurs facteurs des Cordeliers, laquelle était en sus du dîner ».

Toutes les hypothèses ainsi groupées, nous le constatons, montrent des exemples de transport à titre onéreux, le transport se rattachant si étroitement à un contrat qu'il en est l'un des éléments, une pièce maîtresse : le prix, ou plus exactement partie du prix. Il est coloré par l'opération à titre onéreux dont il dépend, quelle qu'en soit d'ailleurs

(1) Paris, 24 juillet 1929, *Gaz. Pal.*, 1929.2.682.

(2) Grenoble, 27 octobre 1925, D. H. 1925, 677.

la nature : contrat de louage de services, d'hôtellerie, d'éducation...

A ces hypothèses s'ajoutent celles où le transport est rémunéré par une personne autre que le voyageur et celles où un service constitue la contrepartie du transport, catégorie très proche de celle où le transport est un élément d'un autre contrat. Nous avons ainsi étudié les principales hypothèses qui se sont posées ou qui sont susceptibles de se poser en jurisprudence dans lesquelles, malgré les apparences, le transport est à titre onéreux.

SECTION III

Hypothèses de transport bénévole.

Un automobiliste rencontre sur sa route une personne de connaissance, il l'invite à prendre place dans sa voiture et l'accompagne ainsi jusque chez elle ; le propriétaire d'une voiture est sollicité par un ami de le conduire à tel endroit qu'il lui désigne, celui-ci accepte : voilà les hypothèses de transport bénévole.

Le transport bénévole est caractérisé par cette qualité que, en plus d'être gratuit, il est accompli dans un but de courtoisie, par pure complaisance. Ces mots : courtoisie, complaisance, sont fréquemment employés en jurisprudence pour qualifier

le transport que nous appelons bénévole et que nous distinguons de l'autre variété de transport gratuit parce qu'il lui manque toute rémunération et toute intention intéressée de la part du transporteur. Il suffit pour s'en convaincre de lire quelques jugements et arrêts. Tel, par exemple, un jugement du Tribunal civil de Montluçon (1) qui déclare que l'automobiliste « accepte bénévolement et par pure courtoisie » de prendre le voyageur dans sa voiture ; ou du Tribunal civil d'Evreux (2), dont un attendu est celui-ci : « que s'agissant d'un transport bénévole, autrement dit d'un service rendu par un ami à un ami ». Un arrêt de la Cour de Caen (3) dit du voyageur transporté bénévolement, qu'il « a pris place gratuitement, à titre gracieux et par pure complaisance » dans l'automobile ; et la Cour de cassation, dans nombre d'arrêts, traite de « ceux qui ont pris place dans une voiture à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole » (4).

Des auteurs reprennent ces expressions, et écrivent du transporteur bénévole, « qu'il rend un ser-

(1) 8 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929.2.593.

(2) 30 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928.2.526.

(3) 14 décembre 1927, *Rec. Rouen et Caen*, 1928.2.43.

(4) Notamment : Civ., 27 mars 1928, *Gaz. Pal.*, 1928.1.616. Voir aussi Cass. civ., 21 mars 1933, D. H. 1933.301 ; Caen, 13 décembre 1928, *Rec. Rouen et Caen*, 1929.2.103 ; Poitiers, 17 février 1925, D. H. 1925.2.47 ; Trib. civ. Valenciennes, 29 juillet 1926, *Gaz. Pal.*, 1927.1.175 ; Trib. civ. Evreux, 11 octobre 1926, *ibid.*, 1927.1.176.

vice sans aucune rétribution et par pure obligation » (1), par exemple.

Courtoisie, complaisance désintéressée du transporteur, service d'ami à ami, tel est l'élément intellectuel nécessaire pour conférer au transport le caractère bénévole. Nous avons déjà dit que le transporteur ne devait pas avoir obligatoirement l'intention libérale ainsi qu'on l'entend à propos des libéralités entre vifs pour qu'il y ait transport gratuit ; cette intention n'est même pas nécessaire pour qu'il soit question de transport bénévole. Point n'est besoin que le transporteur consente un sacrifice, il suffit qu'il ne soit mû par aucun mobile intéressé.

Le propriétaire d'une automobile n'a nullement le sentiment de consentir un sacrifice lorsqu'il en fait les honneurs à un ami. Le récent acquéreur d'une voiture est au contraire enchanté et fier de la faire essayer à ses connaissances qu'il espère étonner. Et même il arrivera que tout en rendant un service, le transporteur n'éprouvera pas le sentiment qu'à son intérêt il préfère celui d'autrui. Ce sera le cas de l'automobiliste qui, ayant à faire un long trajet de nuit, dans une région peu fréquentée, sera heureux d'avoir comme compagnon de route un ami qui, justement, se dirigeait dans la même direction que lui ou qui consent simplement à l'accompagner, en

(1) Le Clech, *Lois nouvelles*, 1927, 224.

n'effectuant ce voyage que pour être agréable à l'automobiliste.

Le transport doit donc être qualifié de bénévole lorsqu'il est accompli pour rendre service au transporté, dans son propre intérêt. Dans la prochaine section, nous verrons, au contraire, que si le transport est dans l'intérêt du transporteur, il doit être rangé dans la catégorie du transport intéressé.

C'est à l'élément objectif, prix, qu'il faut s'attacher pour distinguer le transport à titre onéreux du transport gratuit. Mais cependant, de ce que le déplacement du transporteur est rémunéré, il ne faut pas conclure que le transport de la personne qui l'accompagne est obligatoirement à titre onéreux, malgré cela, il peut être bénévole.

Dans la précédente section, nous avons étudié des hypothèses dans lesquelles le transport était à titre onéreux, malgré que le voyageur ne déboursât rien, parce que le prix en était acquitté par une tierce personne, autre que le transporté. Mais dans ces hypothèses, celui-ci était bénéficiaire d'une stipulation pour autrui ou d'une opération juridiquement voisine, dans laquelle le transporteur était le promettant et une troisième personne, physique ou morale, le stipulant, et où la prestation promise par le transporteur, à savoir le fait même du transport, formait la matière de l'engagement (1).

(1) Cf. Trib. civ. Valence, 3 juin 1924, *Gaz. Pal.*, 1924.2.191.

On ne rencontre rien de tout cela lorsqu'un mécanicien revenant de réparer une machine agricole prend dans sa voiture une personne afin de la ramener à la ville où lui-même retourne, sa réparation effectuée... même si ce voyageur est le domestique du propriétaire du tracteur. Le réparateur avait son déplacement payé par le propriétaire de la machine, mais il n'avait été nullement stipulé que l'automobiliste prendrait dans sa voiture le domestique pour l'emmener avec lui. Aussi le tribunal (1) a-t-il pu justement décider que le transport était à titre gracieux et que l'automobiliste n'avait consenti à prendre le domestique dans sa voiture que pour lui être agréable ; il a en effet appliqué à l'espèce l'article 1382. « Il n'était pas établi ni offert en preuve que le transport de D. ait fait partie des conventions, ni qu'il ait été rémunéré. »

C'est aussi la raison pour laquelle la Chambre criminelle de la Cour de cassation a pu déclarer transporté à titre gratuit par le chauffeur d'une automobile de place un collègue de celui-ci, alors même qu'il était « transporté en surnombre en même temps que des voyageurs payants ». Vis-à-vis du conducteur ainsi que de l'entrepreneur de transports par taxis automobiles, le transport était à titre gratuit et plus précisément bénévole, car « il est d'usage que les chauffeurs d'automobiles se

(1) Trib. civ. Thiers, 15 janvier 1925, précité.

rendent entre eux des services de ce genre » (1).

Transport bénévole encore lorsqu'un médecin, qu'on est venu chercher, emmène avec lui jusqu'au domicile du malade la personne qui l'a prévenu, ou qui, la consultation terminée, conduit chez le pharmacien quelqu'un de l'entourage du malade qui fera exécuter l'ordonnance. C'est seulement pour rendre service à cette personne que le médecin lui permet de prendre place à ses côtés. Elle n'est pas bénéficiaire d'une stipulation faite à son profit, pas plus que son transport ne forme la matière du contrat intervenu entre les parties.

Nous ne croyons pas nécessaire d'insister sur cette matière. Il n'est pas utile non plus de multiplier les exemples de transport bénévole ; chaque jour nombre de personnes en profitent, car il ne manque pas encore de gens aimables et bienveillants, heureux de faire plaisir ou de rendre service à leurs semblables.

Disons seulement que le transporteur n'agit que par courtoisie, par complaisance, et que si quelque intérêt apparaît, ce n'est qu'à l'égard du voyageur et de lui seul, l'automobiliste n'étant pas rémunéré et ne poursuivant aucun but lucratif. Et si celui-ci reçoit une rémunération pour son déplacement, le transporté n'étant pas bénéficiaire d'une stipulation pour autrui, le transport demeure bénévole

(1) 18 juillet 1930, D. H. 1930, 493.

parce que le contrat à titre onéreux intervenu entre l'automobiliste et la tierce personne a ignoré le voyageur, et que le transporteur agit pour être agréable à son compagnon de route.

SECTION IV

Hypothèses de transport intéressé.

Entre les cas où le transporteur agit par courtoisie, par pure amabilité, pour rendre service au voyageur ou dans l'intérêt de celui-ci et les cas où le transport est rémunéré d'une manière plus ou moins apparente, plus ou moins directe, se rencontre une série d'hypothèses, une zone dans laquelle se mêlent complaisance et intérêt. L'automobiliste est animé par une pensée de lucre, il n'a consenti au transport que parce qu'il espérait en tirer un certain profit, parce qu'il serait pour lui la source de bénéfices, bénéfices éventuels, sans doute, mais dont l'appât a suffi à le décider au voyage et à offrir dans sa voiture une place à celui dont il attend quelque chose.

Le caractère d'un tel transport nous le connaissons : il est gratuit, essentiellement gratuit parce qu'il lui manque l'élément objectif qu'est la rémunération, indispensable pour qu'il y ait contrat de transport, mais il se rapproche cependant du trans-

port à titre onéreux, parce que cette rémunération le transporteur espère se la procurer grâce au voyage. La complaisance dont fait preuve l'automobiliste est fortement imprégnée par l'intérêt que représente pour lui ce voyage.

C'est grâce à l'élément intellectuel, savons-nous, que se distinguent le transport bénévole et le transport intéressé. Les décisions jurisprudentielles font état de cet élément, du sentiment que ressent l'automobiliste à la poursuite d'un gain. Elles peuvent être groupées autour de deux idées principales, suivant que le transport a lieu dans l'intérêt commun du transporté et du transporteur, ou bien que le voyageur n'a aucun bénéfice à retirer du transport, qu'il agit dans le seul intérêt du transporteur qui, lui, est intéressé.

Nous étudierons successivement ces deux séries d'hypothèses.

§ 1. — *Transport dans l'intérêt du transporteur et du transporté.*

Les deux voyageurs partent à la poursuite d'un bénéfice, espèrent conclure une opération fructueuse pour l'un et l'autre.

Pour plus de clarté, nous distinguerons entre les cas dans lesquels les deux parties étaient en rapport antérieurement ou concomitamment au transport et ceux où aucune opération n'a encore été conclue entre elles.

1. — *Rapports antérieurs au transport ou concomitants.*

Deux associés partent en voyage d'affaires dans la voiture de l'un d'eux qui offre gracieusement une place à son collègue. Un contrat à titre onéreux — contrat de société — unissait les voyageurs, tout au moins avaient-ils l'intention de conclure des affaires, tous deux avaient intérêt au voyage. La Cour de Montpellier a cependant décidé « qu'il n'existait entre les parties aucun contrat de transport » (1). Dans une hypothèse semblable, la Cour de Rennes (2) a pareillement affirmé qu'un transport ayant pour but de réaliser ensemble des opérations commerciales n'était pas un transport onéreux.

Il arrive qu'une personne venant avertir un médecin afin qu'il se rende au chevet d'un malade l'emène dans sa voiture. Un accident arrive-t-il au cours du voyage, la question se pose de savoir s'il y a ou non contrat de transport. La Cour d'Angers (3), qui eut à connaître d'une affaire de ce genre, n'a pas répondu directement à cette question. Néanmoins il semble qu'elle y ait vu un transport gratuit : elle a condamné le transporteur, parce qu'une faute avait été démontrée à son encontre, sur le fondement de l'article 1382 du Code civil

(1) Montpellier, 3 avril 1922, *Rec. Ass.*, 1922, 459.

(2) Rennes, 26 mai 1930, *Rec. Rennes*, 1930, 344.

(3) Angers, 29 mars 1927, *D. H.* 1927, 310.

et non sur celui des articles 1784 et 1847, applicables au contrat de transport.

Dans le sens d'un transport gratuit et intéressé s'est aussi prononcée la Cour de cassation, le 1^{er} mars 1933, dans l'espèce que nous relatons. Un automobiliste transportait une personne qu'il avait engagée pour aller donner des soins à sa propre fille. L'automobiliste, un accident étant survenu en cours de route, soutenait dans le pourvoi qu'il s'agissait d'un transport à titre gracieux. La Chambre des requêtes, confirmant l'arrêt de la Cour de Bordeaux, a déclaré que, le transport étant accompli non sur la demande de la personne transportée, mais dans le propre intérêt du transporteur, il en résultait « que le transport de la demoiselle L. n'avait pas lieu à titre purement bénévole et gracieux de la part de D. B. » (1), tout en donnant à la responsabilité de celui-ci un fondement délictuel. Cet arrêt confirme bien l'existence de deux variétés de transport gratuit : il en oppose une au transport purement bénévole et gracieux ; cette autre variété est le transport intéressé, lui aussi rentrant dans la catégorie du transport gratuit puisque la Cour ne lui applique pas les règles édictées en matière de contrat de transport, transport à titre onéreux.

Supposons maintenant l'hypothèse inverse d'un médecin qui, après l'examen d'un malade, ordonne

(1) Cass. Req., 1^{er} mars 1933, *Rec. Ass.*, 1933, 157.

une opération urgente. Si l'on est à la campagne, loin de toute clinique ou hôpital, le médecin complaisant propose à son client de le conduire dans sa voiture auprès du chirurgien. Diverses solutions doivent être prévues suivant l'attitude du médecin.

Il a pu ne demander comme honoraires que ceux afférents à la consultation, faisant le transport par complaisance. Celui-ci est cependant intéressé : le médecin profitera du surcroît de crédit qui s'attachera à son cabinet si le malade peut compter, en cas de danger, sur un transport rapide à l'hôpital ; l'intérêt qu'a le malade au transport n'est pas, non plus, contestable.

Si au contraire le médecin réclame, en sus de ses honoraires, une indemnité, spécialement pour le transport du malade à la clinique, le transport est à titre onéreux.

Il se peut, enfin, que le médecin compte toucher du chirurgien une certaine proportion des honoraires que celui-ci réclame pour opérer, — la dichotomie sévit encore et n'existe pas que dans les articles de journalistes mal informés et à court de copie, comme il a été écrit. — Le transport est intéressé ; l'opération est encore éventuelle et le contrat entre malade et chirurgien n'est pas encore conclu grâce auquel le transporteur sera rémunéré.

L'agent d'assurances qui, accompagné d'un inspecteur, se rend dans sa voiture auprès d'un client qu'il s'agit de décider à souscrire une police, touche-

ra une commission si l'affaire réussit. La Compagnie, que représente l'inspecteur, a, elle aussi, intérêt à voir le client céder aux sollicitations de l'agent, l'inspecteur aura peut-être lui aussi un pourcentage sur la prime. Mais ces avantages pécuniaires ne sont que très aléatoires et hypothétiques, on ne peut rencontrer qu'une pensée de lucre dans l'esprit des voyageurs. Comme, d'autre part, aucune rémunération n'est offerte par l'inspecteur à l'agent en contre-partie du transport, il s'agit d'un transport intéressé.

La solution doit être la même dans l'hypothèse du transport d'un sous-agent par l'agent principal.

En ce sens peut être envisagé un jugement du Tribunal civil d'Orléans qui n'a pas fait application des règles régissant le transport à titre onéreux à une visite de clientèle faite par un négociant en vins dans l'automobile de son représentant, alors qu'il est d'usage que « le représentant assure le transport du négociant et que celui-ci l'indemnise sous une forme quelconque » (1).

Dans cette même catégorie, nous rangerons l'espèce dont a eu à connaître le Tribunal civil de Laval (2). Un marchand de bière avait coutume d'approvisionner un débitant qui vendait des bois-

(1) Trib. civ. Orléans, 3 juin 1929, *Mon. jud. Midi*, 1929, 222.

(2) Trib. civ. Laval, 23 octobre 1930, *R. G. A. T.*, 1931, 110.

sons sur les foires ; il transportait sur son camion le matériel appartenant à celui-ci ainsi que la femme de son client. Peu de temps avant le transport, le débitant avait écrit à son fournisseur qu'il était disposé à prendre chez lui de la bière, aux mêmes conditions que les années précédentes, pourvu qu'il assurât le transport du matériel tant à l'aller qu'au retour. La femme du débitant fut tuée au cours du voyage. Son époux intenta une action en réparation contre le marchand qu'il prétendait rendre responsable de l'accident et soutenait « qu'il était inadmissible que G. ait accepté de transporter, tant à l'aller qu'au retour, le personnel et les baraquements de B. (le demandeur) à titre purement gracieux ». Le tribunal a repoussé sa prétention, motif pris de ce que « le transport a pu être effectué sans obligation pour B. de prendre sa bière chez G., car celui-ci ayant déjà le demandeur comme client, a pu avoir pour mobile ou but intéressé l'espérance de la commande de bière pour la foire de l'année 1928 et ensuite pour des occasions semblables, que cela explique suffisamment le geste gracieux de G. sans être obligé de recourir à une convention de transport ». C'est une nouvelle affirmation que le transport intéressé n'est pas un contrat de transport à titre onéreux. On ne peut être plus catégorique.

2. — *Absence de tout rapport.*

Aucun rapport n'existe encore entre le transporteur et le transporté. Quand un marchand de biens transporte dans son automobile des personnes dans le but de leur faire visiter un fonds d'hôtel dont il leur a proposé la vente, c'est dans l'espoir que, l'opération réussissant, il touchera une commission ou en retirera un bénéfice. Dans ces circonstances, « il y a un fait de transport, mais non pas un contrat, une complaisance intéressée peut-être, mais pas une convention synallagmatique » (1). Les deux voyageurs ont intérêt au transport, rien que cela. Le transport n'est pas à titre onéreux. Le transporteur, en effet, reçoit-il une rémunération, et quelle est-elle ? Il « touche le prix du transport, répond M. Lalou, sur la commission qui lui sera allouée ou, si la vente ne se fait pas, sur les frais généraux » (2). Cette explication ne nous semble pas convaincante. La vente n'est, au cours du transport, que dans la période des pourparlers ; de commission, il n'a pas été question entre les deux voyageurs ; elle n'est que très éventuelle ; aucun prix n'a été convenu pour le transport. On ne voit pas le marchand de biens réclamant au cours du voyage une rémunération à son compagnon. Cette explication est contraire à l'ar-

(1) Trib. civ. Lyon, 9 juillet 1925, *Rec. Ass.*, 1926, 50.

(2) Lalou, *La responsabilité civile*, n° 469.

ticle 1710 du Code civil. Quant à prétendre que le courtier se paiera du transport sur les frais généraux, cela revient à dire qu'il se paiera le prix du transport à lui-même, par un simple jeu de comptabilité ; n'est-ce pas lui qui, finalement, supporte les frais généraux par une diminution de ses bénéfices ! Même si l'opération est conclue, le transport restera intéressé ; il l'est aussi, et à plus forte raison durant le voyage, avant tout accord relatif à la transaction projetée. L'espérance d'un gain ne transforme pas un fait de transport en une convention synallagmatique à titre onéreux.

La Cour de Paris a adopté la même solution dans l'espèce que voici. C. est blessé au cours d'un voyage dans l'automobile de G. qui l'a invité à prendre place dans sa voiture afin d'aller à la villa que possède C. pour se rendre compte s'il était possible d'y installer le chauffage central. G. était le préposé de la maison d'installation. Le demandeur invoquait, pour obtenir réparation, l'existence d'un contrat de transport qui serait intervenu entre lui et son transporteur. La Cour n'a pas suivi son raisonnement, elle a justement considéré « que si la proposition de G. a pu avoir pour mobile ou but intéressé l'espérance de l'obtention d'une commande de travaux, ce résultat, nécessairement incertain et très éventuel, ne pouvait suffire à attribuer le caractère onéreux au contrat dont se prévaut C. ; qu'au contraire, aucune convention

de transport susceptible d'attribuer *ipso facto* à G. la qualité juridique de voiturier, visée à l'article 1782 du Code civil, ne s'est formée entre eux » (1). La Cour n'admet pas qu'il y ait contrat de transport ; cependant si la compagnie fait l'installation, G. touchera sa commission.

Les essais d'automobiles, préliminaires de la vente du véhicule, destinés à montrer l'excellence du mécanisme et la parfaite stabilité de la voiture, fournissent un nouvel exemple de transport intéressé. Le vendeur, propriétaire ou représentant, recevra, si l'accord se fait avec le client, le prix total, montant de la vente, ou une commission. Les tribunaux ont eu l'occasion de préciser le caractère d'un transport fait dans ces conditions.

S. ayant l'intention d'acheter une automobile était monté, en vue d'un essai, sur une voiture conduite par B., son propriétaire. Il est blessé et prétend qu'un contrat de transport existait entre lui et le conducteur. La Cour d'appel l'avait débouté. La Chambre civile confirma cet arrêt. Il s'agissait, en effet, dans l'espèce, « d'un acte proposé ou consenti par B. à S., transporté dans l'automobile du premier en vue d'un essai effectué au moins en partie dans l'intérêt de la victime » (2). La Cour a déclaré inapplicables les articles 1147 et 1384 du Code civil

(1) Paris, 3 mai 1929, R. G. A. T., 1930, 140.

(2) Cass. civ., 7 janvier 1929, S. 1929.1.249.

et contraint le demandeur à rapporter la preuve d'une faute du conducteur, il y avait donc transport gratuit, non contrat de transport.

La Cour de Montpellier a pareillement qualifié de transport à titre gratuit le voyage entrepris par un garagiste dans une voiture Lassale, pilotée par un agent de cette maison, pour un essai de vitesse, de tenue de route et d'endurance « qui avait pour but de démontrer les qualités d'une marque de voitures, en vue d'un contrat de représentation et attendu qu'on y chercherait en vain les éléments d'un transport à titre onéreux » (1).

Toutes ces décisions n'admettent pas, remarquons-le, qu'un transport intéressé puisse être qualifié de transport à titre onéreux, parce qu'il manquait les éléments constitutifs d'un contrat de transport ; elles n'ont pas non plus rattaché le fait du transport à l'opération à titre onéreux projetée afin de lui donner ce même caractère.

La Cour de Grenoble a rompu avec cette jurisprudence. Mlle B. s'était présentée au garage R. pour y acheter une voiture d'occasion et n'y trouva pas ce qu'elle désirait. R. lui proposa, alors, de l'emmener en automobile à un autre garage où se trouvaient d'autres voitures. Au cours du trajet, un accident se produit et Mlle B. est blessée. Le garagiste, pour repousser la demande en réparation

(1) Montpellier, 19 janvier 1931, R. G. A. T., 1931, 623.

de la victime, soutient que le transport était à titre purement bénévole. La Cour ne l'a pas suivi et a déclaré au contraire que « le contrat de transport intervenu entre R. et Mlle B. ne saurait faire de doute ; qu'il s'agissait pour R. de faciliter l'essai d'une voiture qu'il désirait vendre et que le transport de Mlle B. au garage où devaient être effectués l'examen du véhicule proposé ainsi que les essais, constituait un accessoire de la vente projetée et avait un but manifestement lucratif de la part de R. ; qu'ainsi ce transport était, en dernière analyse, l'exécution d'un contrat à titre onéreux » (1).

Cet arrêt, s'il dénote la tendance de la jurisprudence actuelle à faciliter la réparation des dommages subis par les victimes d'accidents d'automobile et le mouvement d'absorption de la responsabilité délictuelle par la responsabilité contractuelle, ne nous semble pas fondé. Nous avons admis que le fait, pour un contrat, de se rattacher à un contrat plus ample et à titre onéreux suffisait pour lui donner cette même coloration onéreuse. Mais encore faut-il que préexiste ou coexiste le contrat auquel le transport est réuni par un lien étroit de connexité et dans lequel il trouve sa raison d'être. Or ici, rien de semblable, car le contrat n'est que projeté. Le transport est donc seulement intéressé et rien qu'intéressé. La jurisprudence, dans son ensemble,

(1) Grenoble, 2 mai 1932, R. G. A. T., 1932, 866.

n'admet pas que l'esprit de lucre suffise à transformer un acte de complaisance en un contrat à titre onéreux. Sans quoi, et s'il est encore vrai que les vertus se perdent dans l'intérêt, il n'y aurait que des transports à titre onéreux. Du reste l'arrêt récent de la Chambre des requêtes du 1^{er} mai 1933, déjà cité, n'a pas fait du transport intéressé un contrat de transport ; il prouve, avec l'arrêt de la Chambre civile du 7 janvier 1929, et encore mieux que celui-ci puisqu'il oppose le transport bénévole au transport intéressé, la volonté de la Cour suprême d'exiger, pour qu'on puisse parler de contrat de transport, l'existence d'une rémunération débattue et convenue entre les parties.

§ 2. — *Transport dans l'intérêt du seul transporteur.*

Il arrive que la personne transportée prenne place dans l'automobile uniquement pour rendre service au voiturier au cours d'un voyage accompli par celui-ci dans un but lucratif et dans son seul intérêt.

Quelques décisions de jurisprudence peuvent être notées qui ont donné une solution à la question de savoir quel était le caractère du transport accompli dans ces conditions.

Un négociant en meubles prie un de ses amis de l'accompagner à Lyon où il va livrer du mobilier. Celui-ci accepte de lui rendre gratuitement ce service et l'aide effectivement à faire ses livraisons. Un accident se produit au retour. Le voyageur

blesse intente une action en réparation. Le négociant soutenait qu'il s'agissait d'un transport à titre gracieux, transport bénévole, et ne contestait pas que c'était pour lui rendre service que L. (la victime) avait accepté de l'accompagner à Lyon. Le Tribunal de commerce de Saint-Etienne, qui eut à connaître de l'affaire, affirma au contraire « qu'il s'est formé entre B., qui avait demandé une aide à L. pour un voyage qu'il faisait dans l'intérêt de son commerce, et le demandeur qui avait consenti à lui prêter assistance, une convention *sui generis* qui engendrait des obligations réciproques, qu'il ne s'agit donc pas d'un transport purement bénévole » (1). Le tribunal fait appel à une convention *sui generis*, contestable nous le verrons, mais il exclut par là toute notion de contrat de transport, et d'autre part il consacre l'existence d'un transport gratuit qui n'est pas purement bénévole.

Le Tribunal civil du Havre s'est prononcé de la même manière relativement à la demande en dommages et intérêts intentée par un clerc de notaire à un généalogiste. Celui-ci emmenait dans sa voiture le clerc d'une étude chargée de régler la succession d'un parent des clients qu'ils allaient visiter. La question de savoir si le transport était accompli dans l'intérêt du seul transporteur ou dans

(1) Trib. com. Saint-Etienne, 30 mai 1930, R. G. A. T., 1930, 1147.

l'intérêt commun du transporteur et du transporté qui représentait le notaire et agissait pour son compte, fut soulevée aux débats : le clerc ayant été blessé pendant le voyage. D'après les circonstances de la cause, il semble admis que le transport était en réalité dans l'intérêt du généalogiste. Le tribunal en a conclu qu'il s'était formé entre les parties un contrat particulier parce que le transport, « bien que gratuit, a été effectué pour rendre service au conducteur de l'automobile » (1) ; contrat particulier qui n'est pas un contrat de transport.

La Cour de Rouen a confirmé, sur appel interjeté par le conducteur, la décision des premiers juges. L'arrêt affirme avec la victime que celle-ci accompagnait le généalogiste « non pas comme bénévole et à titre gratuit » mais pour lui rendre service. Il met une obligation de sécurité à la charge de l'automobiliste « lorsque le transport a lieu dans l'intérêt du transporteur et non pour l'agrément ou l'utilité du transporté ; une telle situation suppose l'existence d'un véritable contrat *sui generis* » (2).

Ce n'est pas davantage à l'existence d'un contrat de transport qu'a conclu le Tribunal civil de Saint-Gaudens (3) quant à l'essai de vitesse auquel pro-

(1) Trib. civ. Le Havre, 13 novembre 1930, *Rec. Rouen et Caen*, 1931.1.22.

(2) Rouen, 6 novembre 1931, *Rec. Rouen et Caen*, 1932.1.41.

(3) Trib. civ. Saint-Gaudens, 30 mai 1927, *Gaz. Pal.*, 1927.2.562.

cédait le pilote d'une automobile accompagné d'un chronométrateur. Une fausse manœuvre jette la voiture contre un mur, le voyageur est blessé. Le tribunal statuant sur les dommages et intérêts à allouer à celui-ci n'a pas fait application des principes relatifs au contrat de transport : le fait du chronométrage ne pouvait constituer la contrepartie du transport.

Toutes les hypothèses que nous avons étudiées dans cette section ont toutes ce trait commun que les faits de transport étaient accomplis par le transporteur au moins dans son intérêt personnel, que celui-ci agissait mû par une idée de lucre, en vue de réaliser des opérations rémunératrices. Parfois le voyageur était intéressé au déplacement, et lui aussi pouvait espérer réaliser des bénéfices à l'occasion du transport. Mais pour le transporteur comme pour le transporté le gain n'était que futur, éventuel, aléatoire, le transporteur n'était pas certain de récupérer les frais engagés. La presque unanimité de la jurisprudence, et c'est une première conclusion, refuse de voir dans ces hypothèses des cas de transport à titre onéreux.

Il est encore possible de conclure, de cet examen, que la jurisprudence consacre la distinction entre le transport bénévole et le transport intéressé, l'un et l'autre variétés du transport gratuit, suivant le mobile qui a inspiré l'automobiliste. Des décisions n'emploient-elles pas les expressions de « service

d'ami à ami », « acte de courtoisie purement bénévole » et aussi celles de « mobile et but intéressé », « de transport qui n'a pas lieu à titre purement bénévole et gracieux ». A l'opposé se trouve le transport à titre onéreux qui se distingue du transport gratuit parce qu'on y rencontre un élément objectif, le prix.

Cette distinction nous servira de base dans l'étude de la responsabilité du transporteur que nous abordons maintenant.

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Il arrive parfois qu'un accident vienne interrompre un voyage ou une excursion. Les victimes de cet accident, personnes transportées aussi bien que piétons, doivent légitimement être indemnisées. Cependant, et plus spécialement en matière de transport, il ne serait pas juste de mettre à la charge du transporteur une responsabilité qui serait également lourde dans tous les cas. On admettrait difficilement, en effet, que celui qui transporte dans son automobile une personne à qui il désire seulement rendre service soit traité aussi sévèrement qu'un voiturier de profession qui, lui, ne consent au transport qu'autant que le voyageur a acquitté le prix de sa place. Et lorsque le conducteur agit sans rémunération, c'est-à-dire lorsqu'il y a transport gratuit, il semble que celui qui agit poussé par l'appât du gain ne soit pas aussi intéressant que celui qui agit par courtoisie, pour rendre service au voyageur.

C'est pourquoi il est nécessaire, lorsqu'on veut étudier la responsabilité du transporteur, de connaître exactement le caractère du transport ; aux raisons de bon sens correspondent des règles juridiques qui, variant suivant les cas, font plus ou moins lourde cette responsabilité.

Il convient tout d'abord d'attribuer un fondement à la responsabilité du transporteur. Ce qui fait la difficulté de notre étude, c'est que le législateur n'a rien prévu ; force a été d'utiliser les principes généraux en les aménageant. De ce fondement découleront les règles applicables notamment à la preuve que la victime doit fournir pour obtenir la réparation du préjudice par elle subi et celles relatives à l'étendue de cette réparation.

Nous ferons toujours un bref exposé des règles admises en matière de contrat de transport afin de pouvoir mieux saisir l'intérêt qu'il y a à distinguer les diverses espèces de transport.

SECTION I

Fondement de la responsabilité.

On connaît le fondement de la responsabilité du transporteur lorsqu'il y a contrat de transport. Cette responsabilité est contractuelle. Une jurisprudence solide et bien établie met à la charge du voiturier une obligation de sécurité : il est tenu

d'amener le voyageur sain et sauf à destination. Cette jurisprudence ne date que de 1911 ; elle est complètement opposée à la conception admise auparavant.

Le Code civil, dans les articles 1782 et suivants, ainsi que les articles 103 et suivants du Code de commerce, sont muets sur la question de la responsabilité du voiturier, transporteur de personnes : de là des hésitations et des incertitudes. Pouvait-on généraliser ces textes et les appliquer indifféremment au transport des voyageurs et à celui des marchandises. Celles-ci, pouvait-on dire, font l'objet d'un dépôt : le voiturier reçoit de l'expéditeur l'objet à transporter et le place lui-même dans le véhicule, à l'endroit qu'il juge convenable ; au contraire, le voyageur ne peut faire l'objet d'un dépôt ; doué d'un dynamisme propre, si l'on peut dire, il se déplace en cours de route, s'exposant ainsi au danger. L'accident a-t-il une cause indéterminée ? Sa survenance peut être attribuée autant au voyageur qu'au voiturier. Comparer les marchandises et les personnes pour les assimiler semblait difficile. Laissant le transport des premières sous le régime légal, les tribunaux appliquaient aux secondes les principes de la responsabilité délictuelle. La victime devait prouver la faute du voiturier, si elle voulait obtenir réparation du préjudice subi.

La Cour de cassation demeura longtemps fidèle

à cette doctrine (1), malgré la résistance de certaines Cours d'appel (2) et aussi du Tribunal de commerce de la Seine (3).

Pouvait-on, cependant, se montrer plus rigoureux à l'égard du voyageur blessé que vis-à-vis du transporteur de marchandises ? Un mouvement doctrinal se dessina en faveur de la thèse de la responsabilité contractuelle. Le voiturier, disait-on, assume conventionnellement vis-à-vis du transporté une obligation de sécurité, dont l'inexécution doit déclencher l'application des règles de la responsabilité contractuelle. Et, en effet, le voyageur paie sa place, il entend être amené à bon port, dans les meilleures conditions et en parfait état.

C'était le début de la marche de la responsabilité contractuelle qui, en matière de transport de personnes, comme sur d'autres terrains, « refoule devant elle, dans un domaine de plus en plus resserré, la responsabilité délictuelle moins secourable à la victime » (4). Signalons que ce mouvement semble

(1) Notamment Cass. civ., 10 novembre 1884, S. 1885.1.529 ; 13 mars 1895, S. 1895.1.285.

(2) Paris, 27 juillet 1892, S. 1893.2.93 ; Aix, 24 juin 1896, *Rev. de dr. maritime*, 1896-97, p. 24.

(3) Trib. com. Seine, 27 février 1889, *Le Droit*, 10 mars 1889 ; 5 avril 1893, *ibid.*, 19 juillet 1893 ; 25 novembre 1911, *ibid.*, 5 janvier 1912.

(4) Jossierand, note au D. 1929.2.17. Voir aussi Brun, *Rapports et domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle*, thèse Lyon, 1931, p. 367 et s.

se continuer sous l'influence de certaines Cours d'appel, suivies par quelques tribunaux qui, en matière de transport gratuit, font appel à l'idée de contrat de transport lorsqu'il s'agit de transport intéressé, ou de contrat *sui generis*, de bienfaisance, quand il y a simple courtoisie.

Devant l'accroissement du nombre des accidents, corrélatif au développement de l'industrie des transports, la Cour suprême céda aux raisons de la doctrine. Les victimes d'accidents survenus au cours de transport étaient sacrifiées, on leur imposait une preuve difficile, parfois même impossible à administrer. Le 21 novembre 1911, un arrêt affirma « que l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination » (1). Un accident se produit-il pendant le voyage, c'est que le voiturier a manqué à l'obligation de sécurité qui lui incombe, son obligation est inexécutée, et il est de ce fait tenu à des dommages et intérêts, à moins qu'il ne prouve la faute de la victime, un cas fortuit ou de force majeure. L'article 1784 du Code civil était ainsi étendu au transport de personnes, et maintenant, qu'il s'agisse de marchandises ou de voyageurs, la situation est la même en cas d'accident, de perte ou d'avarie. Le voyageur blessé n'a plus qu'à prouver que le transport n'a pas été

(1) Cass. civ., 21 novembre 1911, S. 1912.1.73.

exécuté comme il aurait dû l'être ; c'est au débiteur de l'obligation à démontrer que l'inexécution provient d'une cause étrangère, qui ne peut lui être imputée.

Il est maintenant constant, en jurisprudence, que la responsabilité qui incombe au transporteur de personnes, à raison d'accidents survenus à celles-ci, a un caractère contractuel et découle de l'inexécution d'un contrat de transport. La situation du voyageur est améliorée très sensiblement.

§ 1. — *La thèse contractuelle.*

Depuis longtemps il arrive qu'une personne demande à un ami de l'emmener dans sa voiture ou accepte la place qui lui est offerte et qu'un accident survienne dans lequel cette personne est blessée. La question s'est posée de savoir quel fondement il fallait attribuer à la responsabilité du transporteur. Allait-on, pour la résoudre, et c'était continuer la marche de refoulement de la responsabilité contractuelle, commencée à propos du transport de voyageurs à titre onéreux, se baser sur l'existence d'un contrat pour condamner l'automobiliste ou donner à sa responsabilité un fondement délictuel ? La solution de cette question fut l'objet d'une évolution intéressante de la jurisprudence. On commença par supposer l'existence d'un contrat entre transporteur et transporté à titre gratuit, puis la Cour de cassation, après avoir condamné la thèse contrac-

tuelle, rejeta l'application de l'article 1384 du Code civil au regard du transport bénévole et se prononça en faveur de l'article 1382, pour admettre ensuite l'application de l'article 1384 au regard du transport intéressé. C'est cette évolution que nous allons étudier.

En faveur de la thèse contractuelle, des Cours et tribunaux se sont prononcés qui font état d'un contrat qui serait intervenu entre le conducteur et le passager de l'automobile et qui produirait certaines obligations à la charge du conducteur. Il ne pouvait s'agir d'un contrat de transport, c'est pourquoi, le législateur n'ayant pas prévu cette hypothèse, on le baptisa du nom de contrat innomé, *sui generis*. Cette théorie est actuellement condamnée par la Cour de cassation, suivie par la plupart des Cours et tribunaux. Nous allons voir qu'elle est en effet contestable.

Y a-t-il un contrat innomé, de bienfaisance ? L'opinion d'après laquelle le transport gratuit serait un contrat innomé, de bienfaisance, intervenu entre le transporteur et son obligé, a rencontré un certain crédit. Cette théorie, dont M. Savatier s'est fait le champion, permet en effet d'atténuer la responsabilité du transporteur obligé. Pour cet auteur, « le transport gratuit, comme le transport onéreux, est un véritable contrat. Comme les autres contrats portant sur un service gratuit, il peut être résilié unilatéralement avec une

grande facilité. Cela n'empêche pas les obligations qui dérivent de ce transport d'être contractuelles » (1). De cette faculté de résiliation *ad nutum* de la convention par l'une ou l'autre des parties, il tire même un argument en faveur de sa thèse. « Loin d'exclure l'idée de contrat, cette constatation s'applique légalement à tous les contrats de même nature que le mandat gratuit. Bien que résiliables, le mandat et les contrats de même type imposent certaines obligations et une certaine responsabilité aux parties », et d'après M. Savatier, « le transporteur gratuit et la personne transportée sont liés par des liens analogues à ceux qui dérivent du mandat, contrat dont le transport gracieux ne diffère que par le caractère du service rendu » (2).

Telle est aussi l'opinion de M. Lalou pour qui « la gratuité du transport n'exclut pas nécessairement le contrat, pas plus que l'absence de prix dans une convention n'exclut l'idée de contrat », d'où il conclut qu' « il y a entre le transport payé et le transport gratuit la différence qui existe entre la vente et la donation, mais dans tous les cas il y a contrat » (3). M. Demogue se prononce aussi en

(1) Note au D. 1928.1.153. Voir aussi Champeaux, *Etude sur la notion juridique de l'acte à titre gratuit en droit civil français*, thèse Strasbourg, 1931, p. 198.

(2) Note au D. 1925.2.41.

(3) Lalou, *op. cit.*, n° 465.

faveur de « l'existence d'un contrat d'une nature spéciale et à titre gratuit » (1).

Le contrat qui se forme ainsi entre le transporteur et son obligé sera de la famille des contrats de bienfaisance. C'est un contrat innomé ; le législateur n'a, en effet, nulle part qualifié ni régi le transport à titre gratuit. Mais parce qu'il est gratuit, on le range par analogie dans la catégorie de contrats visés par l'article 1105 du Code civil, ceux dans lesquels « l'une des parties procure à l'autre un avantage purement gratuit ». Il faudra se reporter, par conséquent, aux règles édictées par le Code relativement aux contrats de bienfaisance — mandat, dépôt — pour délimiter ce contrat de transport gratuit et fixer les obligations du transporteur.

D'après certains auteurs (2) le législateur aurait « simplement omis de songer à la possibilité d'un louage d'ouvrage à titre gratuit », oubli qu'il importe de réparer. Mais on ne peut connaître à cet égard les intentions du législateur, les questions relatives au transport de personnes ne se posaient que fort rarement au début du siècle dernier. Il

(1) Cours de II^e année, 1931-1932, *Les Cours de droit*, p. 410. Voir aussi Van Eeckhout, *Le droit des assurances terrestres*, n^o 475 ; Lefèvre, thèse citée, p. 37 ; Moreau, thèse citée, p. 60 et s.

(2) Esmein, note au S. 1926.1.249 ; Moreau, *op. cit.*, p. 61.

n'en faut que plus souhaiter l'intervention du législateur en notre matière.

La jurisprudence française se montre peu favorable à la thèse du transport gratuit, contrat de bienfaisance. La Cour de Dijon s'est cependant ralliée à cette théorie et lui est restée fidèle. Elle a affirmé, dans un arrêt rendu le 14 juin 1927, reproduit fréquemment par la suite, « que celui qui sollicite ou accepte de monter dans une voiture, même pour y être transporté gratuitement, ne peut être considéré comme un tiers à l'égard de celui qui a juridiquement la garde de cette voiture ; que s'il n'existe pas entre ces parties un véritable contrat de transport au sens des articles 1782 et suivants du Code civil, qui impliquent un caractère synallagmatique et onéreux, il s'est du moins formé, par un échange certain de volontés, une convention *sui generis* dont l'existence ne saurait être contestée du fait que l'obligation de transporter, contractée par celui qui conduit l'automobile, serait plus ou moins révocable *ad nutum* ; que cette obligation est liée à son exécution même, prenant naissance dès que le transport est commencé et subsistant tant que celui-ci se poursuit volontairement » (1). Il s'agit bien

(1) Dijon, 14 juin 1927, *Gaz. Pal.*, 1927.2.560. Même sens : Dijon, 9 octobre 1928, *ibid.*, 1928.2.885 ; 19 avril 1929, *ibid.*, 1929.2.588 ; 2 mai 1929, *ibid.*, 1929.2.60 ; 30 juillet 1929, R. G. A. T., 1930, 144 ; Lyon, 19 février 1926, *Rec. Ass.*, 1926, 54 ; 15 octobre 1930, *ibid.*, 1931, 497 ; Trib. civ. Le Havre, 20 mai

d'une convention revêtue d'un caractère de bienfaisance, qui fait que la responsabilité du transporteur doit être appréciée moins rigoureusement à raison de la gratuité du service rendu « par analogie avec ce qu'édicte la loi pour les contrats à titre gratuit », notamment les articles 1891 et 1992 du Code civil. Du reste, cette convention entre transporteur et transporté à titre gratuit, si elle participe du contrat de transport quant à son objet, « est assimilable par sa nature et suivant les circonstances, soit à un mandat gratuit, soit à un prêt à usage spécial ».

Cette conception est actuellement combattue en doctrine et repoussée en jurisprudence. Avec raison, croyons-nous.

Quelle est, en effet, la définition du contrat ? Pothier nous la donne. « On appelle contrat la convention de deux ou plusieurs personnes, par laquelle l'une et l'autre réciproquement, ou l'une d'elles seulement, s'engage envers l'autre à lui donner quelque chose, ou à faire, ou à ne pas faire quelque chose » (1). L'article 1101 du Code civil la reproduit.

Toute la question est donc de savoir si les parties

1930, R. G. A. T., 1930, 145 ; 13 novembre 1930, *Rec. Rouen et Caen*, 1931.1.22 ; Rouen, 6 novembre 1931, *ibid.*, 1932.1.42 ; Trib. civ. Avignon, 22 octobre 1924, D. H. 1924, 710 ; Nîmes, 14 décembre 1925, D. H. 1926, 61.

(1) Pothier, édition Bugnet, I, p. 43 ; cf. Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, IV, § 340.

ont eu l'intention de se lier, si un échange de volontés est intervenu entre les parties par lequel celles-ci ont manifesté l'intention de s'engager et plus exactement si de cet accord est née, à la charge de l'une des parties, une obligation dont l'autre partie a le droit d'exiger l'accomplissement.

Or, quel est l'état d'esprit de l'automobiliste qui invite un ami à faire avec lui une promenade ou même un voyage d'affaires, sans exiger de rémunération ? Il n'a nullement l'intention de s'engager vis-à-vis de son invité, à tel point que si, avant le départ, il se ravise et revient sur sa parole, l'ami déjà installé dans la voiture n'a aucune action pour contraindre l'automobiliste à le conduire là où il avait été projeté ; — nous ne disons pas que celui-ci n'a pas d'action pour obliger celui qu'il a convié au voyage à monter dans la voiture, car il s'agirait d'un contrat unilatéral. Même si l'automobiliste, complaisant tout d'abord, ne veut pas continuer le voyage commencé, le voyageur ne peut davantage l'obliger à reprendre la route, et celui-ci pourra se voir abandonné en chemin (1). L'automobiliste ne s'est en effet engagé à rien, aucune convention n'est intervenue entre lui-même et la personne invitée. « Celui qui propose un voyage en automo-

(1) Grenoble, 15 novembre 1921, *Rec. Ass.*, 1922, 175 ; Poitiers, 17 février 1925, D. H. 1925.2.47 ; Cf. Dijon, 9 octobre 1928, précité.

bile n'est tenu de réaliser son offre que par l'obligation morale de tenir sa parole, à l'exécution de laquelle il ne peut être contraint » (1). Si le transporteur laisse son ami en cours de route, il manque aux règles de la politesse, si c'est un client possible, il risque de manquer une affaire, mais il ne manque nullement à une obligation contractuelle. L'invité subit-il un préjudice du fait que le voyage ne s'accomplit pas du tout ou incomplètement, c'est sur la base de l'article 1382 qu'il pourra demander des dommages et intérêts à l'automobiliste, et non en vertu de l'article 1142 du Code civil.

« La formation de toute convention présuppose, en effet, de la part des parties la ferme volonté de se lier, volonté évidemment absente de l'esprit du conducteur d'un véhicule dont il fait les honneurs à un ami » (2). Que se passe-t-il ? L'automobiliste offre une place à une personne, celle-ci accepte ; ou bien un ami sollicite le conducteur de lui accorder une place dans sa voiture, l'automobiliste y consent. C'est tout. De cet échange de consentements il ne résulte aucun accord ayant une valeur juridique. L'invité se rend d'ailleurs parfaitement compte, lorsqu'il prend place dans la voiture, qu'on veut simplement lui rendre service

(1) Trib. civ. du Rhône, 9 décembre 1926, D. H. 1927, 161.

(2) Paris, 3 mai 1929, précité ; Trib. civ. Lyon, 9 juillet 1925, *Rec. Ass.*, 1926, 50 ; Trib. civ. Valenciennes, 29 juillet 1926, *Gaz. Pal.*, 1927.1.175.

ou lui être agréable. Les rapports de complaisance ou de serviabilité qui se forment à cette occasion ne sont pas « susceptibles d'engendrer le *vinculum juris*, générateur d'une obligation », de donner ultérieurement naissance à une responsabilité d'ordre contractuel.

C'est d'ailleurs sur le terrain délictuel que la Cour de cassation porte la responsabilité du transporteur à titre gratuit. La Chambre civile a récemment condamné la jurisprudence restée fidèle à la thèse du contrat innomé, de bienfaisance, en cassant un arrêt de la Cour de Dijon, pour violation de l'article 1382 du Code civil. Cet arrêt, tout en reconnaissant, à la charge du transporteur, l'existence d'une faute délictuelle, avait cependant débouté l'appelant en invoquant « une renonciation expresse ou tacite de la victime à lui demander réparation » (1). Cet arrêt de la Chambre civile confirme la jurisprudence de la Cour de cassation qui, depuis l'arrêt du 27 mars 1928, n'a pas cessé de condamner les automobilistes, transporteurs à titre gratuit, sur le fondement des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil, qu'il s'agisse de transport bénévole ou de transport intéressé.

(1) Cass. civ., 3 janvier 1933, D. H. 1933, 113, cassant l'arrêt de Dijon du 2 mai 1929 précité. Voir aussi Cass. civ., 27 mars 1928 et tous les arrêts postérieurs, et Civ., 7 janvier 1929 et Req., 1^{er} mars 1933 précités, et Civ., 21 mars 1933, D. H. 1933, 301.

La doctrine, pas plus que la jurisprudence, n'est favorable, dans son ensemble, à la théorie défendue par M. Savatier. « Cette conception, écrit M. Josserand, nous paraît condamnée par cette idée simple et incontestable que nul n'est engagé juridiquement, en dehors de sa volonté ; tous les contrats impliquent, par définition même, et de la part de toutes les parties, l'intention de se lier, l'*animus negotii contrahendi*, et on chercherait vainement une préoccupation de ce genre chez l'automobiliste qui fait monter dans sa voiture, par pure complaisance, un ami... » (1). Aucun lien obligatoire n'existe, en effet, nous l'avons dit, entre le transporteur et le transporté à titre gratuit. En réalité, la position prise par le conducteur obligeant relève de la courtoisie, « est à base d'obligeance et non d'obligation », un « simple rapport mondain » (2) dicté par sa politesse, une « gracieuseté » (3) ; « le transporteur rend un service d'amitié ou de complaisance » (4). En somme « lorsqu'il y a simple invitation, service gratuit rendu au transporté, il n'y a pas plus de contrat qu'il n'y en a dans une invitation à dîner » (5).

(1) Josserand, chronique précitée au D. H. 1926, 22. Cf. Notes précitées au D. 1927 et 1929 ; cf. *Les Transports*, n° 799.

(2) Demogue, *Traité des obligations*, II, n° 564.

(3) Vansteenbergh, thèse précitée, p. 35.

(4) H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile contractuelle et délictuelle*, I, n° 113.

(5) Capitant, *Cours de doctorat* 1932-1933, *Les Cours de droit*, p. 10 et s. Voir aussi Niboyet, *Cours de doctorat* 1930-31,

Ce n'est pas, et il importe de le bien préciser, que l'idée de contrat soit en antinomie complète avec celle de transport à titre gratuit. Le principe de l'autonomie de la volonté duquel découle la règle de la liberté des conventions autorise l'existence d'un contrat entre transporteur et transporté à titre gratuit. Mais pour qu'un tel contrat existe, il est nécessaire que les parties aient entendu expressément le faire naître. Pour M. Esmein (1) le transport gratuit n'est pas incompatible avec l'idée même de contrat engendrant une obligation juridique.

M. Ricol partage également ce point de vue. « Ce n'est pas à dire, écrit-il, que certaines situations ne se présentent où la notion de contrat puisse s'imposer : dans le cas, par exemple, où il existe un écrit exprès, parce qu'alors l'intention des parties était indiscutable et que ce n'est point fonder l'existence d'un contrat sur une hypothétique interprétation de volonté... Mais dans la situation ordinaire de la

p. 33 et s. ; Ripert, note D. 1928.1.145 ; Esmein, note D. 1926.1.249 ; Ricol, note D. 1926.2.121 ; Beaudonnat, *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes*, p. 72 et s. ; Vié, *De la responsabilité civile du transporteur bénévole*, thèse Montpellier, 1929 ; Lartigue, *Essai sur le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées*, thèse Toulouse, 1931, p. 115 et s. ; Panet, *La responsabilité civile des automobiles et la jurisprudence récente*, thèse Montpellier, 1931, p. 179 ; Perreau, *Courtoisie, complaisance et usages non obligatoires*, *Rev. trim.*, 1914, p. 481 et s.

(1) Esmein, note au S. 1926 précitée. Même sens : Génys, note au S. 1926.1.353.

personne qui le sollicite ou qui l'accepte, le transport nettement gratuit n'engendre certainement pas un lien contractuel » (1).

Toute la question est, en effet, de savoir l'intention qu'ont eue les parties de s'obliger. Or, le plus souvent, pour ne pas dire toujours, cette volonté de l'automobiliste de s'obliger à effectuer le voyage n'apparaît pas avec évidence, il est impossible d'en rapporter la preuve. On se trouve en présence d'un rapport mondain ou de complaisance, exclusif de toute obligation juridique.

Ce contrat, dans les cas exceptionnels où la preuve de l'intention de l'automobiliste sera rapportée, devra être classé dans la catégorie des contrats de bienfaisance, « qui ne se font que pour l'utilité de l'une des parties contractantes » (2), donc contrat désintéressé, dans lequel « un des contractants, mû par le désir de rendre service à l'autre, ne s'appauvrit pas à son profit, mais ne reçoit rien en échange de la prestation qu'il fournit ou s'engage à fournir » (3). On en appliquera les règles par analogie, car le législateur n'a pas prévu le contrat de transport à titre gratuit.

Il est donc permis d'affirmer, en parlant de transport gratuit, qu'il n'y a pas de contrat et nous sup-

(1) Note au D. 1926.2.121.

(2) Pothier, *Traité des contrats de bienfaisance*, I, 1.

(3) Colin et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil français*, II, n° 12.

poserons dans la suite de notre étude que les parties n'ont pas eu l'intention de se lier juridiquement au début du voyage.

Les auteurs et les tribunaux s'accordent, d'ailleurs, pour donner à la responsabilité de l'automobiliste, en cas de transport gratuit, une base délictuelle. Le fait pour un invité d'accepter un voyage en automobile ne saurait décharger le maître de la voiture ou le conducteur de sa pleine responsabilité. Voilà le principe. Il n'est que l'application de la règle d'après laquelle chacun doit s'abstenir de tout acte pouvant préjudicier à autrui. Le fait de transporter un voyageur sans exiger de lui une rémunération ne saurait autoriser le conducteur de la voiture à amener son invité en fâcheux état à destination.

§ 2. — *Le rejet de l'article 1384 du Code civil
à l'égard du transport bénévole.*

Cette responsabilité à fondement délictuel, allait-on l'appuyer sur les articles 1382 et 1383 du Code civil ou sur l'article 1384 ?

En matière d'accidents d'automobile, la jurisprudence, lorsqu'elle eut découvert l'article 1384, faisait une distinction suivant que l'accident était survenu alors que la voiture était abandonnée à elle-même ou qu'elle était sous la direction de l'homme. Dans le premier cas, elle appliquait l'article 1384, al. 1^{er} ; dans le second cas, l'article 1382 ;

cela, bien entendu, lorsque la victime était un tiers. Or le passager à titre gratuit est un tiers, et le régime applicable aux non contractants le concerne autant que le piéton renversé dans la rue, il n'y avait pas à distinguer entre les tiers. « En distinguant trois situations juridiques : celle du voyageur payant, celle du voyageur bénévole et celle du véritable tiers, écrivait M. Josserand, on tombe dans l'arbitraire, car on établit dans la catégorie des tiers une sous-distinction contraire à la tradition et à la raison » (1). Quand l'accident était arrivé du fait de la chose inanimée, le voyageur était protégé par l'article 1384, al. 1^{er} ; quand l'automobile était conduite, il devait prouver la faute du conducteur.

Puis la Cour de cassation abolit cette distinction pour en adopter une autre. L'article 1384, al. 1^{er}, doit s'appliquer, affirma-t-elle, toutes les fois qu'il s'agit « d'une chose soumise à la nécessité d'une garde à raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui » (2). L'automobile était, bien entendu, une de ces choses. Dans tous les cas, piéton et voyageur étaient protégés de la même manière ; une présomption de faute pesait sur l'automobiliste à l'égard de l'un et de l'autre. La victime se trouvait placée dans une situation favorable. Tribunaux et Cours

(1) Chronique citée.

(2) Cass. civ., 21 février 1927, D. 1927.1.97.

d'appel se rallièrent à la doctrine de la Cour suprême. De nombreuses décisions affirmèrent que « le voyageur transporté à titre bénévole par un automobiliste n'est pas un contractant, mais un tiers placé sous l'égide de l'article 1384, al. 1^{er} du Code civil » (1).

Pouvait-on assimiler le piéton écrasé dans la rue au voyageur qui gratuitement profite de la voiture ? Il semblait difficile d'admettre que le régime pût être le même : le premier n'est pour rien dans la mise en circulation de l'automobile, alors que le second a souvent sollicité du conducteur qu'il lui accorde une place dans sa voiture. Il importait de le préciser.

La Cour de cassation, par un arrêt du 27 mars 1928, a limité l'application de l'article 1384, al. 1^{er}, aux accidents causés par les automobiles aux non-occupants. C'est vraiment cet arrêt qui pose le principe en cette matière ; celui de la Chambre des requêtes (2) rendu un an auparavant ne peut être tenu pour décisif.

L'arrêt de la Chambre civile précise que « la présomption instituée par l'article 1384, al. 1^{er} du Code civil à l'encontre du gardien d'une chose

(1) Bordeaux, 25 février 1927, *Gaz. Pal.*, 1927.2.558 ; Orléans, 23 février 1927, *D. H.* 1927, 295 ; Aix, 11 mars 1927, *D. H.* 1927, 294 ; Caen, 14 octobre 1927, *Rec. Rouen et Caen*, 1928.2.43 ; Limoges, 23 novembre 1927, *Gaz. Trib.*, 1928.2.95.

(2) Cass. req., 29 mars 1927, *D.* 1927.1.137.

mobilière inanimée, soumise à la nécessité d'une garde à raison du danger qu'elle fait courir à autrui, a été établie pour protéger, en assurant leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elles n'ont point participé ; que cette présomption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une voiture automobile par ceux qui ont pris place dans cette voiture, soit en vertu d'un contrat, soit en vertu d'un acte de courtoisie purement bénévole ; que les premiers trouvent leur protection dans les obligations imposées au transporteur par les stipulations expresses ou implicites du contrat ; que, quant à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes, ils ne peuvent obtenir de dommages et intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent, à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code civil ».

Ces dispositions ont été reproduites, plus ou moins textuellement, dans de nombreux arrêts postérieurs (1), et la plupart des Cours et tribunaux se rallièrent au principe nouveau.

(1) Notamment Cass. civ., 11 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928.2.307 ; 7 janvier 1929, *ibid.*, 1929.1.276 ; 22 juillet 1929, R. G. A. T., 1930, 139 ; 14 mai 1930, *ibid.*, 1930, 941 ; 28 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930.2.574 ; 21 juin 1930, *ibid.*, 1930.2.574 ; 24 juil-

Dès 1926, le Conseil d'Etat exigeait la preuve d'une faute imputable au conducteur, pour que soit engagée la responsabilité de l'Etat « en cas d'accident survenu à une personne transportée gratuitement dans une automobile militaire » (1). Depuis, sa jurisprudence n'a pas varié.

Une obligation de sécurité est ainsi mise à la charge de l'automobiliste vis-à-vis de ceux qui ont pris place dans la voiture en vertu d'un acte de courtoisie purement bénévole. Elle est de nature non pas contractuelle mais délictuelle ; c'est la responsabilité de droit commun qui impose à chacun de s'abstenir de tout fait dommageable à autrui.

La Cour a écarté l'application de l'article 1384, § 1, parce que, nous disent les arrêts, le voyageur a « accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels il s'exposait ».

Que signifie cette expression ? Elle a été l'objet de diverses interprétations, et il semble qu'on ait voulu faire dire à l'arrêt plus qu'il ne voulait dire effectivement.

S'agit-il d'une convention intervenue entre les

let 1930, *ibid.*, 1930.2.572 ; 3 janvier 1933, R. G. A. T., 1933, 406 ; 4 janvier 1933, *ibid.*, 1933, 407 ; 21 mars 1933, D. H. 1933, 301 ; Req., 9 juin 1928, D. 1928.1.153 ; 24 janvier 1933, *Gaz. Trib.*, 1933, 1^{er} sem., 1, 45. Comp. Cass. req., 11 mai 1931, R. G. A. T., 1931, 852...

(1) Cons. d'Etat, 23 juillet 1926, D. 1926.3.60.

parties, convention tacite de non-responsabilité, qui aurait pour effet, non seulement de soustraire l'automobiliste aux conséquences de ses fautes, mais encore de soustraire les parties à la présomption de l'article 1384, al. 1. La victime déchargerait le conducteur de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui et consentirait à se placer sur le terrain du droit commun (art. 1382 et 1383, C. civ.).

La Cour de Dijon a fait appel à cette convention. Elle prétend, nous le savons, à l'existence d'un contrat *sui generis*, dans le transport gratuit, et met certaines obligations à la charge du conducteur obligeant. Demandons-nous s'il est licite d'écarter conventionnellement la présomption de responsabilité de l'article 1384, si cette prétendue convention existe et, pour ne pas scinder cette question, si la victime accepte certains risques du transport.

La personne transportée gratuitement consent tacitement à supporter les risques normaux inhérents à l'automobile. Voilà le principe qu'admet la Cour de Dijon. Et elle affirme que « rien ne saurait faire échec à la validité d'une telle convention, qui a pour effet, en définitive, de détruire la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384 ou plutôt de la déplacer ; qu'en réalité, il intervient entre celui qui procure bénévolement les avantages d'une automobile et celui qui en profite une véritable convention de garantie, analogue au contrat si fréquent et incontestablement licite par lequel on

se décharge à l'avance des conséquences civiles de sa propre responsabilité en les faisant supporter par un tiers qui les assure ; que le gardien d'une automobile entend certainement imposer à la personne qu'il transporte gratuitement de la garantir contre les risques que peut présenter le véhicule et son usage normal, au moins en tant que ces risques atteindraient cette personne ; que celle-ci y consent tacitement, mais certainement, en acceptant de profiter d'un avantage ou d'un agrément dont elle ne fournit, directement ou indirectement, aucune contre-partie ; qu'on ne saurait, sans heurter gravement l'équité et sans méconnaître l'intention évidente des parties, refuser d'admettre l'existence d'une semblable convention de garantie, au moins toutes les fois que le transport gratuit s'effectue accidentellement et dans une pensée de pure bienveillance » (1).

Le désir de ne pas frapper trop lourdement l'automobiliste complaisant a conduit certains auteurs à admettre cette explication fondée sur une acceptation de certains risques par la future victime (2).

Cependant l'argumentation de la Cour de Dijon n'est pas convaincante. On ne saurait d'abord com-

(1) Dijon, 14 juin 1927 précité, et arrêts postérieurs ; Caen, 18 décembre 1928 précité ; Amiens, 27 décembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929.1.509.

(2) Ricol, note précitée ; Demogue, Cours de II^e année, 1931-1932 ; Beaudonnat, *op. cit.* ; Lartigue, thèse citée.

parer cette convention de garantie avec le contrat d'assurance. Celui-ci est essentiellement un contrat synallagmatique, à titre onéreux, aléatoire, qui suppose l'existence d'une mutualité. Aucun de ces caractères ne se retrouve dans la convention alléguée.

On pourrait à la rigueur admettre l'existence d'une convention de non responsabilité si le transport qui, primitivement, aurait dû s'effectuer moyennant une rémunération, l'avait été gratuitement par le conducteur dans l'intention d'échapper à une responsabilité éventuelle. Mais ici, rien de pareil : le transporteur agit par complaisance et l'invité n'a pas, contre le cadeau qu'on lui fait du prix du voyage, à consentir un sacrifice consistant à prendre à sa charge tout ou partie des risques.

Cette conception d'une acceptation des risques se heurte d'ailleurs à de graves objections. Elle conduit à rechercher, dans chaque cas, si elle correspond à la réalité ou bien, si on l'admet dans tous les cas, elle aboutit à déguiser, sous les traits d'une convention tacite, une règle légale dont le fondement serait à déterminer.

Les termes employés par la Cour de cassation : « ceux qui ont accepté de participer à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposent », pouvaient conduire à admettre l'existence de cette convention. Telle n'a pas été cependant la pensée des rédacteurs de l'arrêt.

La personne transportée gratuitement, pas plus qu'elle ne songe à se lier juridiquement avec le conducteur de l'automobile, n'a l'intention de modifier le fondement de la responsabilité de celui-ci, ni d'accepter les risques du voyage. Elle ne pense pas à la possibilité d'un accident en prenant place dans la voiture, et si une telle pensée vient effleurer son esprit, elle n'en fait pas part à celui qui l'invite. Cette prétendue acceptation se ramène, et ce n'est pas très sûr, à un simple état d'esprit unilatéral du voyageur, incapable d'engendrer une convention véritable. Soutenir cette acceptation est une « supposition purement divinatoire, contraire à la réalité des faits, le voyageur n'étant jamais décidé à se livrer au conducteur du véhicule pieds et poings liés » (1). « Ce recours à la convention, écrit M. Ripert, serait divinatoire et dangereux » (2) ; c'est une « induction plus que téméraire, que dément tout à fait l'examen objectif de la situation et qui ne saurait être admise » (3).

En fait, on ne peut présumer cette renonciation, car la victime d'un accident d'automobile hésite rarement à intenter une action en dommages et intérêts contre son transporteur, même bénévole.

(1) Bordeaux, 25 février 1927, *Gaz. Pal.*, 1927.2.558.

(2) Ripert, note au D. 1928 précitée.

(3) Gény, note au S. 1928 précitée. Dans le même sens, voir : Jossierand, note au D. 1927, précitée ; M. et L. Mazeaud, II, n° 1273 et s. ; Loup, *La responsabilité des accidents causés par les automobiles*.

Au reste, si l'on admettait l'existence d'une telle convention, elle irait à l'encontre de la jurisprudence de la Cour de cassation qui, à maintes reprises, a décidé que « la victime d'un accident ne peut renoncer à l'avance à demander la réparation du dommage résultant d'une faute délictuelle » (1). La loi met à la disposition de la victime d'un préjudice des moyens de droit afin qu'elle puisse en obtenir réparation. Celle-ci ne saurait se placer dans une situation plus défavorable que celle que lui fait la loi, car les règles de la responsabilité délictuelle sont d'ordre public.

Une autre explication a été proposée pour justifier la décision de la Cour suprême. La victime ne peut invoquer l'article 1384, al. 1, parce qu'elle-même participe à la garde de la voiture. Quel est en effet le fondement de cette disposition ? Ce n'est pas l'utilisation matérielle de la chose, pas plus que l'idée de profit, mais au contraire l'idée de garde. « On est responsable des choses que l'on a sous sa garde. » Il s'agit, bien entendu, de garde juridique. Le fait de conduire n'entraîne pas obligatoirement un transfert de garde, lorsque ce n'est pas le propriétaire qui est au volant, pas plus d'ailleurs que la garde n'est attachée à la qualité de propriétaire.

(1) Cass. civ., 3 janvier 1933, 4 janvier 1933, 21 mars 1933 précités. Voir aussi Trib. civil du Rhône, 9 décembre 1926, D. H. 1927, 161 ; Lyon, 30 décembre 1926 ; Aix, 11 mars 1927, D. H. 1927, 294 ; Besançon, 11 avril 1927, D. H. 1927, 438.

Le gardien, c'est « celui qui a sur la chose un pouvoir juridique, un droit de commandement et de direction, celui qui agit vis-à-vis de la chose en toute indépendance, sans avoir ni instructions, ni ordres à recevoir, celui à qui incombe de prendre les mesures nécessaires pour éviter que la chose ne nuise à autrui » (1).

Dans le transport gratuit, celui qui participe à l'usage devient lui-même gardien de la chose, d'où il ne peut invoquer contre une autre personne, également gardien, la présomption de faute de l'article 1384; « celui qui monte dans la voiture devient gardien de l'automobile, à côté de son ami qui est le conducteur de l'automobile » (2). Or, si on a l'obligation de garder une chose qui peut présenter des dangers pour des tiers, on ne la garde pas contre ceux qui demandent eux-mêmes à s'en servir et qui n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes du dommage qu'ils ont subi. La victime participait à la garde non en totalité, mais en partie, il y avait garde commune du véhicule (3).

Cependant il ne nous paraît pas très certain que

(1) Besson, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, thèse Dijon, 1927, p. 102.

(2) Ripert, Cours de II^e année, 1932-1933, *Cours de droit*, p. 485 et s.; note au D. 1928 précitée; P. J. Durand, *Des conventions d'irresponsabilité*, thèse Paris, 1931, p. 86 et s.; Galinier, *De la responsabilité qui incombe au propriétaire et au conducteur d'un véhicule*, thèse Montpellier, 1931, p. 189 et s.

(3) Beaudonnat, *op. cit.*, p. 72 et s.

le transporté bénévole ait sur la chose un pouvoir de direction et de commandement, caractéristiques de la garde juridique. Il se peut, d'abord, que la personne qui prend place à bord ait sollicité cette place et demandé à son ami de la conduire à tel endroit. Elle intervient peut-être dans la mise en marche du véhicule, mais elle ne donne ni instructions, ni ordres au conducteur, c'est bien celui-ci qui prend les mesures nécessaires pour éviter que la chose ne nuise à autrui. Il choisit en effet l'itinéraire, fixe l'horaire, règle la vitesse de la voiture. Souvent, les causes du danger peuvent échapper au voyageur, et si d'aventure il s'en rend compte, il n'a pas le moyen « de peser sur la volonté du chauffeur pour le modérer, moins encore pour le guider, aucunement pour lui donner des ordres » (1). Si au contraire c'est sur l'invitation de l'automobiliste que le voyageur est monté dans la voiture, on ne voit pas quelle initiative on peut attribuer à celui-ci, quel pouvoir juridique il a sur l'automobile.

La jurisprudence n'admet que très difficilement le transfert de la garde. Lorsque le gardien de l'automobile abandonne momentanément le volant à un tiers, tout en restant auprès de lui, il a été jugé qu'il n'en reste pas moins le gardien juridique de la voiture, il est le commettant occasionnel de son

(1) Ricol, note au D. 1926, précitée ; cf. Lyon, 28 janvier 1913, *Gaz. Trib.*, 1913.2.68 ; Savatier, note précitée au D. 1928.

ami et conserve l'autorité et le commandement sur la chose (1). A plus forte raison doit-il en être de même lorsqu'il conserve la direction effective de l'automobile, et ne fait qu'inviter une personne à voyager avec lui.

Admettre que transporteur bénévole et transporté exercent sur l'automobile une garde commune devrait logiquement conduire à des conséquences très graves et particulièrement rigoureuses. Un piéton serait-il culbuté et blessé par une voiture dans laquelle un invité serait monté aux côtés du conducteur, tous les deux, transporteur et transporté bénévole, devraient être solidairement condamnés à réparer le dommage causé à la victime. S'il y a, en effet, faute commune de plusieurs auteurs, la réparation intégrale pèse sur chacun d'eux, « et on sait que la jurisprudence, admettant ici la solidarité sans aucun texte la consacrant, a fait une application juridique remarquable de l'idée de réparation » (2). Or nous ne connaissons aucune décision condamnant solidairement l'automobiliste et son invité à réparer le dommage causé à un piéton renversé dans la rue ; cependant il y a faute commune de l'un et de l'autre, faute dans la garde.

La jurisprudence a fait en réalité œuvre préto-

(1) Cass. req., 15 juillet 1930, R. G. A. T., 1930, 1111 ; Paris, 18 juillet 1930, *ibid.*, 1931, 67 ; Trib. civ. Seine, 17 novembre 1932, *ibid.*, 1933, 157.

(2) Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles*, n° 131.

rienne dans l'article du 27 mars 1928 et dans tous ceux qui l'ont suivi (1). L'équité exige que celui qui rend service à un ami en le transportant bénévolement, par pure courtoisie, soit moins sévèrement traité que l'automobiliste qui renverse dans la rue un piéton, parce que celui-ci n'était pour rien dans la mise en circulation de l'engin dont il a été victime, alors que celui-là n'ignorait pas le danger qu'il courait en montant dans la voiture. Il ne faudrait pas croire que la Cour de cassation, si elle a rejeté l'application de l'article 1384, l'a fait parce que l'automobile n'est plus chose dangereuse — l'arrêt du 13 juillet 1930 a rejeté la distinction entre choses dangereuses et choses non dangereuses. C'est parce que le transporteur connaissait ce danger. C'est pour cela que fut décidée l'application des articles 1382 et 1383, moins favorables à la victime que l'article 1384. La Cour suprême a ajouté aux textes, on ne saurait le lui reprocher. Elle a fixé les conditions requises pour que joue l'article 1382 au cas de transport gratuit ; elles sont au nombre de quatre :

1^o Participation à l'usage de la chose : dès que le transporté a pris place dans l'automobile ;

2^o Connaissance par le transporté des dangers courus par le fait de cet usage ;

(1) Cf. H. et L. Mazeaud, II, n^o 1287.

3^o Gratuité du transport : absence de toute rémunération directe ou indirecte ;

4^o Transport bénévole. Cette condition est extrêmement importante. Par elle nous rejoignons la distinction faite dans le chapitre précédent entre le transport bénévole et le transport intéressé, et c'est dans le premier cas, seulement, qu'est exclu l'article 1384. Cela résulte des termes mêmes de l'arrêt du 27 mars 1928. Il marque l'opposition qui s'établit entre ceux « qui ont pris place dans la voiture, soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole ». C'est dans ce cas et dans ce cas seulement qu'est édicté l'article 1382. Il faut être très indulgent pour l'automobiliste qui ne retire aucun avantage actuel ou éventuel du transport, qui agit uniquement pour rendre service à un ami ou pour lui être agréable. La position la moins sévère qu'on puisse lui donner est bien celle que lui a donnée la jurisprudence. Le conducteur obligeant ne sera tenu d'indemniser la victime que si celle-ci prouve une faute à sa charge.

§ 3. — *L'application de l'article 1384 du Code civil
au transport intéressé.*

Allait-on se montrer aussi favorable à l'égard du transporteur qui ne consent au voyage que dans son propre intérêt, que le transporté ait intérêt ou non à ce voyage ? Aucun contrat de transport ni d'autre sorte n'existe puisqu'il n'y a pas de contre-

partie, et d'autre part l'automobiliste n'agit pas par courtoisie ni bienveillance. Il y a place pour une situation intermédiaire, à laquelle ne peuvent être appliquées les règles de la responsabilité contractuelle et qui ne rejoint pas le transport bénévole (1), l'article 1384 continue de jouer vis-à-vis d'elle. La Cour de cassation est arrivée à cette solution par un arrêt du 1^{er} mars 1933. Il est extrêmement intéressant de noter la tendance de certains tribunaux en ce sens, dès avant que ne soit rendu l'arrêt de la Chambre des requêtes. Leurs décisions, nous les avons déjà étudiées à propos de la classification des faits de transport, rentrent dans la catégorie du transport intéressé.

C'est le Tribunal civil d'Orléans qui, à propos d'une tournée d'affaires accomplie par un négociant dans l'automobile de son représentant, décide que celui-ci, « contractuellement tenu de transporter le négociant, est, par application de l'article 1384, al. 1, responsable des suites de l'accident » (2).

Le Tribunal de commerce de Saint-Etienne met semblable obligation à la charge du fabricant de meubles qui, allant livrer du mobilier, avait prié un ami de l'accompagner ; « il s'est formé entre B., qui avait demandé une aide à L. pour un voyage qu'il faisait dans l'intérêt de son commerce, et le

(1) Cf. Demogue, *Rev. trim.*, 1931, 113.

(2) Trib. civ. Orléans, 3 juin 1929, précité.

demandeur qui avait consenti à lui prêter assistance, une convention *sui generis* qui engendrait des obligations réciproques ; il ne s'agit donc pas d'un transport purement bénévole, et la responsabilité de B. se trouve engagée en vertu de l'article 1384, la voiture automobile se trouvant sous sa garde au moment de l'accident » (1).

Un jugement du Tribunal civil du Havre fait lui aussi appel à un contrat particulier qui se formerait entre transporteur et transporté lorsque ce dernier agit « pour rendre service au conducteur de l'automobile » (2), pour conclure à l'application de l'article 1384. Appel ayant été interjeté de ce jugement par l'automobiliste, la Cour de Rouen l'a confirmé, décidant que « l'article 1384 doit recevoir application et la présomption de faute jouer, quand c'est pour rendre service au conducteur et dans son intérêt que la personne a accepté de l'accompagner dans sa voiture » (3).

Ces décisions sont mal motivées : elles contiennent une contradiction manifeste. Elles commencent par affirmer l'existence d'une convention particulière entre l'automobiliste et le transporté, de laquelle elles font découler l'obligation pour le transporteur de conduire le transporté sain et sauf à destination et pour condamner le transporteur à indemniser la

(1) Trib. com. St-Etienne, 30 mai 1930, précité.

(2) Trib. civ. Le Havre, 13 novembre 1930, précité.

(3) Rouen, 6 novembre 1931, précité.

victime, elles font appel à l'article 1384. C'est là une singulière confusion entre les règles des responsabilités contractuelle et délictuelle. Cette convention, en admettant qu'elle existât, mettait une obligation à la charge du transporteur : cette obligation était violée ; c'est cette violation qu'il fallait invoquer, non la présomption de l'article 1384.

Toutefois, ce qu'il faut retenir de cette jurisprudence, c'est la tendance qu'avaient les tribunaux à se montrer plus rigoureux envers le transporteur qui agit dans son intérêt qu'à l'égard de celui qui n'est poussé par aucune pensée de lucre. Cela répond assez à un sentiment de justice. Rien dans les textes des articles 1382, 1383 et 1384 ne permet d'affirmer que tel article doit s'appliquer au piéton écrasé et que tel autre doit régir l'hypothèse de la personne transportée en dehors de tout contrat et accidentée en cours de route. La jurisprudence s'est inspirée de raisons « tirées de considérations pratiques, de raisons de sagesse, d'opportunité, presque de bon sens » (1), pour décider que l'article 1384 ne s'appliquait pas au transport de « courtoisie purement bénévole ». Ces mêmes raisons de sagesse, d'opportunité, de bon sens doivent être reprises dans l'hypothèse de transport intéressé. Quand le transporteur emmène dans sa voiture une personne à qui il compte vendre une maison, il n'y

(1) Capitant, *Cours de doctorat*, 1931-1932, p. 12.

a pas contrat de transport, il n'y a pas non plus service d'amitié. C'est dans l'espoir de réussir une opération fructueuse que l'automobiliste a consenti au voyage. Un tel automobiliste est moins intéressant que celui qui est inspiré par un sentiment complètement désintéressé. Le bon sens autorise qu'on se montre plus sévère envers lui, et comme il ne peut s'agir, en l'espèce, que de responsabilité délictuelle, c'est l'article 1384 que l'on fera jouer. On ne saurait appliquer l'article 1382 en exigeant la preuve d'une faute lourde du conducteur : ce serait injustifiable.

La Cour de cassation a confirmé cette tendance. Un automobiliste emmène chez sa fille malade une personne qui lui donnera des soins. Le transport est au moins dans l'intérêt du transporteur et aussi dans l'intérêt du voyageur. Celui-ci est blessé au cours du voyage et réclame des dommages et intérêts. La Cour de Bordeaux rend, le 19 mars 1931, au profit de Mlle L., transportée, un arrêt qui faisait application de l'article 1384. La Chambre des requêtes l'a confirmé, motif pris de ce que « le transport n'avait pas lieu à titre purement bénévole et gracieux de la part de D. B. », et que partant, « ce dernier demeurerait responsable des dommages provenant du fait de la chose dont il (l'automobiliste seul) avait la garde dans les termes de l'article 1384 » (1). La Cour ne fait aucunement appel

(1) Cass. req., 1^{er} mars 1933, précité.

à une convention entre les parties ; elle affirme tout simplement que la présomption de faute s'applique lorsque le transporteur a un intérêt quelconque à effectuer le transport gratuit : il demeure, envers la victime de l'accident, responsable en tant que gardien.

Un arrêt postérieur de la Cour d'Amiens (1) a pareillement affirmé qu'un automobiliste, auteur d'un accident survenu à une personne qu'il avait intérêt à transporter avec lui et à qui il ne faisait aucune gracieuseté en la véhiculant, ne saurait « échapper à la présomption de responsabilité qui pèse, aux termes de l'article 1384, § 1, du Code civil, sur le gardien de la chose inanimée cause de l'accident ».

Là non plus, cette affirmation ne repose sur aucun texte. La Cour de cassation continue son œuvre prétorienne. Elle précise dans quelles conditions peut être engagée la responsabilité de l'automobiliste auteur d'un accident causé à une personne transportée et fait une distinction, dans le transport gratuit, entre le transport bénévole et le transport intéressé. Il faut la féliciter de cet effort vers une perfection et une précision plus grandes. Le Code est insuffisant : il s'agit d'une matière qu'il n'a pu prévoir. En l'absence d'un texte précis pouvant être utilisé, le magistrat doit recourir à l'équité,

(1) Amiens, 4 avril 1933, *Rec. Ass.*, 1933, 159.

et l'équité n'est autre que le « retour à la loi naturelle dans le silence, l'opposition ou l'obscurité des lois » (1).

La Cour a parfaitement compris son rôle qui est de faire appliquer la loi dans le détail, de l'adapter lorsque, les circonstances ayant changé, les vues du législateur se trouvent dépassées. Le magistrat n'a pas failli à la mission que lui confiait le grand jurisconsulte Portalis. « L'office de la loi, disait-il, est de fixer par de grandes vues les maximes générales du droit : d'établir des principes féconds en conséquences et non de descendre dans le détail des questions qui peuvent naître sur chaque matière. C'est au magistrat et au jurisconsulte, pénétrés de l'esprit des lois, d'en diriger l'application » (2).

SECTION II

Preuve de la responsabilité.

Du fondement sur lequel repose la responsabilité du transporteur découlent les règles applicables à la preuve de cette responsabilité. Les principes généraux de la responsabilité contractuelle jouent lorsqu'il y a transport à titre onéreux. Quand le transport est à titre gratuit, ce sont les règles de la responsabilité délictuelle qui sont appliquées.

(1) Portalis, *Discours préliminaire du Code civil* ; Fenet, I, p. 474.

(2) Portalis, *ibid.* ; Fenet, I, p. 470.

Depuis l'arrêt de la Chambre civile du 21 novembre 1911, un fondement contractuel est attribué à la responsabilité du transporteur de personnes à titre onéreux. Le voiturier est tenu de conduire le voyageur sain et sauf à destination, dans l'état où il l'a reçu.

Un accident se produit-il au cours duquel le voyageur est blessé, celui-ci n'a qu'à démontrer l'existence de l'obligation de sécurité mise à la charge du voiturier et l'inexécution de cette obligation. Preuve facile à établir, puisque l'on va jusqu'à parler de présomption de faute, et « qui résulte du seul fait de cette inexécution même » (1).

Il n'est pas nécessaire que l'accident puisse être rattaché à une faute du voiturier, il suffit à la victime de démontrer qu'il a eu lieu durant le transport. Dès que le demandeur a prouvé cette inexécution, il a prouvé par là même le préjudice qu'il a subi.

Le transporteur ne peut se dégager des conséquences de son manquement à cette promesse de sécurité en démontrant qu'il n'a commis aucune faute, il lui incombe de rapporter la preuve certaine et positive d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée et à qui est attribuée l'inexécution de l'obligation : cas fortuit, de force majeure, fait d'un tiers ; cela en vertu des principes généraux du droit des contrats, malgré le silence de l'article 1784

(1) Paris, 4 juillet 1931, R. G. A. T., 1931, 832.

relativement au transport des voyageurs : l'article 1147 du Code civil s'applique toutes les fois qu'une partie à un contrat n'exécute pas l'obligation mise à sa charge.

Les parties peuvent-elles convenir qu'en cas d'accident la responsabilité du transporteur ne sera pas engagée ? Le transport est à base contractuelle ; lors de la conclusion du contrat, le voiturier peut-il, par une clause particulière, s'affranchir des conséquences de sa responsabilité ?

En matière de transport de marchandises, la validité d'une telle stipulation fut longtemps admise en jurisprudence, mais la loi Rabier, du 17 mars 1905, la vint condamner en ajoutant un alinéa à l'article 103 du Code de commerce. Désormais, toute convention ayant pour but de faire supporter par le créancier les conséquences des pertes et avaries arrivées pendant le transport est frappée de nullité absolue. Cette disposition doit-elle s'appliquer au transport des voyageurs qui n'est pas visé dans le Code civil ou de commerce ? Il semble qu'une telle extension soit impossible (1), malgré la tendance jurisprudentielle à augmenter les obligations du voiturier et qui s'est traduite notamment par l'arrêt de 1911. Il faut en rester, croyons-nous, aux solutions appliquées aux marchandises avant la loi Rabier (2). Les parties peuvent conven-

(1) Colin et Capitant, II, n° 725.

(2) Cass. civ., 4 février 1874, D. 1874.1.305 ; 14 juillet 1874,

tionnellement écarter les règles de la responsabilité contractuelle, elles ne peuvent modifier la responsabilité délictuelle qui est d'ordre public. Cette dernière doit demeurer et s'appliquer (1). La clause aura pour effet de renverser la charge de la preuve : le voyageur devra prouver la faute du voiturier s'il veut être indemnisé de son préjudice : les parties se sont placées sur le terrain de l'article 1382. Par le contrat, le débiteur s'engage à observer telle conduite envers le créancier ; s'il ne remplit pas son engagement, il est responsable. De cette responsabilité il est possible de s'affranchir conventionnellement ; mais malgré la convention, le transporteur sera tenu envers le voyageur de la même manière qu'il est tenu envers toute autre personne avec laquelle il n'est pas lié par un contrat : il doit s'abstenir de tout acte qui peut porter préjudice à autrui. Son obligation envers le voyageur est plus précise lorsqu'elle résulte d'un contrat ; entre responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle, il n'y a en effet qu'une différence de degré, de certitude, celle-ci étant superposée à celle-là. Si l'on écarte la responsabilité contractuelle, il restera toujours la responsabilité délictuelle. Le transporteur doit

D. 1876.5.84 ; 7 juin 1904, S. 1905.1.191 ; 6 janvier 1904, S. 1905.1.101.

(1) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 17 ; Sauzet, *Revue critique*, 1883, p. 637.

observer à l'égard du voyageur la conduite qu'il doit observer à l'égard de chacun.

Lorsqu'au contraire, le transport est à titre gratuit, une distinction doit être faite suivant que le transporteur agit par courtoisie ou qu'il est intéressé au transport, distinction à laquelle correspond une différence du fondement de la responsabilité.

1. — *Transport bénévole.*

L'article 1384 ne peut être invoqué « contre le gardien d'une voiture automobile par ceux qui ont pris place dans cette voiture à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole..., ils ne peuvent obtenir de dommages et intérêts que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code civil » (1). Telle est la doctrine de la jurisprudence actuelle. Ce n'est que lorsqu'une faute aura été démontrée à son encontre que le gardien de l'automobile pourra être déclaré responsable.

La charge de cette preuve incombe à la victime qui réclame la réparation du préjudice. *Actori incumbit probatio*. Elle devra prouver la faute du conducteur, le préjudice qu'elle a subi et le lien de causalité entre la faute et le dommage. Quelle doit être cette faute ?

L'article 1382 auquel renvoie la Cour de cassation

(1) Cass. civ., 27 mars 1928, précité.

ne fait aucune distinction suivant la gravité des fautes, gradation abandonnée de nos jours : « tout fait quelconque de l'homme », et l'article 1383 précise que « chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence », sans exiger que cette imprudence ou négligence soit d'une certaine gravité.

Du fait que l'automobiliste agit par courtoisie, on lui a fait une situation favorable en mettant la preuve à la charge de la victime, mais cette situation favorable ne va-t-elle pas être compromise si l'on se contente de la preuve d'une faute légère, d'une simple imprudence ? Des auteurs et certains tribunaux l'ont pensé. Ils estiment qu'il est dur pour l'automobiliste complaisant de se voir condamné parce qu'il a commis une faute sans gravité ; aussi imposent-ils à la victime la preuve d'une faute lourde.

Faut-il aller jusqu'à refuser tout recours à la victime sous prétexte qu'elle a « fait confiance aux qualités du conducteur » ? (1) Ce serait aller trop loin et tomber dans un autre excès. On a adopté une position intermédiaire.

Pour les auteurs et les tribunaux qui admettent l'existence, lors d'un transport bénévole, d'un contrat innomé, rentrant dans la catégorie des contrats de bienfaisance, la responsabilité du trans-

(1) Colmar, 12 décembre 1929, *Rec. Som.*, 1930, n° 2102.

porteur « doit être appréciée moins rigoureusement en raison du service rendu par analogie avec ce qu'édicte la loi pour les contrats à titre gratuit, notamment par l'article 1891 pour le prêt à usage et par l'article 1992 pour le mandat » (1). En proposant ou en acceptant de faire bénéficier un tiers d'un avantage dont il ne lui est fourni aucune contre-partie, le transporteur est réputé avoir exigé de ce tiers qu'il s'interdise de recourir contre lui quant aux risques que peut présenter le véhicule ou son usage normal, et on doit admettre en équité que la personne transportée y a tacitement consenti. Le voyageur ainsi transporté bénévolement « consent à courir tous les dangers ordinaires inhérents à ce mode de locomotion, et par suite le propriétaire de l'automobile ne peut avoir à répondre que de ses fautes lourdes qu'il pourrait commettre et qui seraient dommageables à ses compagnons » (2). Le conducteur n'est tenu que des fautes ou des faits qui n'ont pu être normalement envisagés par le voyageur et par conséquent acceptés par celui-ci. C'est l'application de la maxime : *voluntati non fit*

(1) Dijon, 9 octobre 1928, *Gaz. Pal.*, 1928.2.885.

(2) Trib. civ. Avignon, 22 octobre 1924, D. H. 1924, 710. Voir tous les arrêts précités de la Cour de Dijon et de Lyon, 19 février 1926, *Rec. Ass.*, 1926, 54 ; Trib. civ. Mâcon, 12 juillet 1928, *Gaz. Pal.*, 1928.2.527 ; Trib. com. Saint-Etienne, 10 octobre 1926, *Gaz. Trib.*, 1930.1.307, et 11 octobre 1929, *Rec. Som.*, 1930, n° 1684.

injuria. La victime a couru le risque en connaissance de cause, qu'elle en supporte les conséquences (1).

En étendant ainsi les règles applicables aux contrats désintéressés, on arrive à cette conséquence que c'est une faute lourde du conducteur que doit démontrer la victime : n'a-t-elle pas accepté en effet les aléas habituels de la route.

Cette conception, nous ne pouvons l'accepter. On ne peut invoquer une acceptation par le voyageur des risques normaux à la locomotion automobile. Nous savons qu'au moment de se mettre en route le conducteur pas plus que l'invité ne songent à la possibilité d'un accident. Un examen objectif de la situation dément toute acceptation de la part de la victime des risques normaux. Si une véritable convention intervenait entre elle et l'automobiliste, elle porterait, croyons-nous, sur tous les risques, quelle que soit leur gravité, et même sans doute plus spécialement sur les risques anormaux que sur les risques normaux, car l'idée d'un accident viendra davantage à l'esprit du passager d'une voiture de course qu'au passager d'une voiture de tourisme.

Nous avons déjà étudié cette question, il est inutile d'y revenir. Aucune convention n'intervient

(1) Voir Haller, *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation*, thèse Paris, 1926, p. 51 et s.

entre transporté et transporteur, soit pour obliger celui-ci, soit pour écarter l'application de l'article 1384, soit relative à une acceptation par la victime de certains risques. Ce qu'on baptise du nom de convention n'est en réalité qu'un simple état d'esprit unilatéral, sans valeur juridique, une simple connaissance des dangers et non une acceptation de ces mêmes dangers, connaissance qui n'implique pas obligatoirement l'acceptation.

La Cour de cassation, suivie d'ailleurs par la plupart des Cours d'appel et tribunaux, condamne, d'accord avec la doctrine dominante, cette conception. Il n'y a pas à distinguer suivant le degré de la faute. Du fait que « la victime d'un accident causé par un véhicule automobile dont l'usage a été accordé à titre gracieux est protégée par les articles 1382 et 1383 du Code civil, on ne doit, par suite, établir aucune distinction entre les fautes qui entraînent la responsabilité du gardien du véhicule » (1). *In lege Aquilia et levissima culpa venit.*

Cependant, et malgré qu'on applique les articles 1382 et 1383, il est un moyen d'atténuer la res-

(1) Trib. civ. Montluçon, 8 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929.2.593 ; Trib. civ. Evreux, 30 mai 1928, *ibid.*, 1928.2.526 ; Caen, 13 décembre 1928, *Rec. Rouen et Caen*, 1929.2.103 ; Pau, 31 janvier 1929, *D. H.* 1929, 195 ; Paris, 14 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930.2.199 ; 14 mars 1930, *Rec. Ass.*, 1930, 256 ; Génay, note citée ; Loup, *op. cit.*

ponsabilité du transporteur bénévole. Tous les torts ne sont pas forcément de son côté ; la victime a peut-être commis une faute, elle aussi. On en tiendra compte et l'on opérera une véritable compensation des fautes. Les conséquences de la faute de l'une des parties sont neutralisées par la coexistence d'une faute de l'autre partie. La victime savait le conducteur inexpérimenté, imprudent, elle a demandé qu'on accélérât l'allure ; ou bien le voyage avait lieu dans des circonstances atmosphériques très défavorables, l'automobile était surchargée, il y a aussi faute commune. Le fait de monter dans une voiture de course, de procéder à des essais de vitesse, constituent certainement une imprudence du transporté. Les chances de réalisation de l'accident et de la gravité de ses suites sont élevées et facilement prévisibles, la faute de la victime neutralise celle qu'a pu commettre le conducteur en marchant à une vitesse pour laquelle la voiture n'était pas faite, par exemple, vitesse à laquelle l'éclatement d'un pneumatique ou la rupture de la direction rendent l'accident quasi inévitable (1). La faute de la victime est au moins égale à celle de l'automobiliste, par conséquent elle serait mal fondée à réclamer réparation d'un préjudice dont

(1) Paris, 18 juillet 1925, *Rec. Ass.*, 1925, 241 ; Lyon, 29 octobre 1925, D. H. 1925, 658 ; Trib. civ. Mâcon, 12 juillet 1928, précité ; Trib. civ. Saint-Gaudens, 30 mai 1927, précité.

elle est l'auteur au moins autant que l'automobiliste. Sans doute, qu'il y ait ou non un voyageur dans la voiture aux côtés du conducteur, l'accident aurait eu lieu, mais les conséquences n'en auraient pas été exactement les mêmes, tout au moins relativement à la responsabilité de ce dernier.

La preuve de la faute de la victime incombe à l'automobiliste poursuivi par la victime de l'accident.

Mais la faute du voyageur est susceptible d'être plus ou moins grave. Il se peut qu'il ait commis une faute lourde, ou bien une simple imprudence : la compensation entre les fautes se fera suivant leurs gravités respectives, jusqu'à concurrence de la faute la moins grave, la faute la plus importante demeurant seule, mais plus ou moins atténuée. Corrélativement à cette compensation des fautes correspondra un partage des responsabilités.

C'est uniquement parce que la victime a, elle aussi, commis une faute que la responsabilité du transporteur sera appréciée moins rigoureusement et non parce qu'elle a accepté les risques du voyage. « Le transporteur bénévole civilement poursuivi en vertu des dispositions de l'article 1382 ne saurait, pour s'exonérer des conséquences de sa faute reconnue, se fonder sur une renonciation expresse ou tacite de la victime à lui demander réparation, il demeure responsable des suites dommageables de l'accident, sauf application des règles de la res-

ponsabilité partagée au cas où la victime aurait elle-même commis une faute (1). »

Il ne faut pas, désirant atténuer à chaque occasion la responsabilité de l'automobiliste complaisant, aller jusqu'à affirmer que le simple fait de monter dans une voiture automobile constitue une faute ou même une imprudence. Dans les conditions normales, ce mode de locomotion ne présente pour ainsi dire pas de dangers. La construction automobile, en progrès constants, permet la production de véhicules très stables et maniables facilement ; il suffit alors de les conduire prudemment. Les accidents ne sont pas, le plus souvent, l'œuvre d'automobilistes marchant à vive allure, mais de conducteurs sans expérience, apeurés et cramponnés au volant, qui manquent de sang-froid et arrivent à provoquer des accidents tout en allant lentement, notamment de personnes qui ont appris à conduire sur leurs vieux jours et pour lesquelles dépasser une certaine vitesse est folie.

L'appréciation de la gravité des fautes est abandonnée aux lumières des juges du fait ; la solution variera à chaque espèce dont ils auront à connaître et suivant l'importance accordée à la faute de chacune des parties, la réparation mise à la charge de l'automobiliste sera plus ou moins élevée.

(1) Cass. civ., 3 janvier 1933, précité ; Crim., 18 juillet 1929, D. H. 1929, 518.

2. — *Transport intéressé.*

Lorsque le transporteur agit dans son propre intérêt, il demeure responsable des dommages provenant du fait de la chose dont il a la garde dans les termes de l'article 1384. Une présomption de responsabilité pèse sur le gardien... (1). Il suffit à la victime de démontrer que le conducteur de la voiture avait perdu le contrôle, qu'il n'était plus maître de sa vitesse, par là elle aura prouvé qu'il a commis une faute dans la garde. Le gardien doit, en effet, veiller à ce que les choses dont il a la garde ne causent aucun dommage à autrui. L'automobiliste a failli à sa mission : la faute est facile à démontrer, elle résulte du fait même de l'accident. Il suffit à la victime de prouver que l'obligation de garde n'est pas remplie pour démontrer du même coup la preuve de la faute : c'est une faute en effet que de manquer à une obligation légale.

Le préjudice qui résulte pour la victime de l'accident doit être aussi prouvé ; cela est facile.

Par contre la victime est dispensée de prouver le lien de causalité entre la faute et le dommage (2). D'après les termes mêmes de la jurisprudence, en effet, cette responsabilité est présumée.

La situation de la victime est, on le voit, bien

(1) Cass. Ch. réunies, 13 février 1930, R. G. A. T., 1930, 370.

(2) H. et L. Mazeaud, II, n° 1697.

meilleure lorsque le transport est intéressé que lorsqu'il est bénévole, ce qui est en somme assez juste. Cependant, si la victime commet une faute, cela aura pour effet de rendre sa situation beaucoup moins favorable. « La présomption de responsabilité établie par l'article 1384, § 1, à l'encontre de celui qui a sous sa garde une chose inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. » La faute de la victime est considérée comme une cause étrangère ; cependant, pour qu'elle exonère le gardien, elle doit être d'une certaine gravité. Doit-on en tenir compte lorsqu'elle est insuffisante pour exonérer complètement le conducteur et atténuer ainsi la responsabilité de celui-ci ? Notons, à ce sujet, un arrêt récent d'après lequel « la présomption de responsabilité que fait peser l'article 1384 sur le gardien de la chose qui a causé un dommage n'est pas détruite en totalité par l'imprudence de la victime » (1). On peut, semble-t-il, en conclure qu'elle l'est en partie et par conséquent diminuée.

(1) Douai, 15 mars 1932, *Rec. Douai*, 1932, 322.

SECTION III

Etendue de la réparation.

La responsabilité de l'automobiliste étant établie, qu'il se soit volontairement reconnu responsable ou qu'il l'ait été déclaré judiciairement, la victime de l'accident pourra obtenir réparation du préjudice qu'elle a subi. Mais l'étendue de la réparation variera suivant que le transport était à titre onéreux ou à titre gratuit, le montant des dommages et intérêts alloués à la victime sera plus ou moins élevé, la réparation plus ou moins complète, dans l'un ou l'autre cas.

Dans l'hypothèse de transport à titre onéreux, le voiturier, en contre-partie du prix qu'il exige du voyageur, s'engage à le transporter sain et sauf à destination. Cette obligation qui résulte du contrat de transport reste-t-elle inexécutée : les articles 1146 et suivants du Code civil doivent recevoir application. La victime a droit à la réparation du dommage que lui cause l'accident, qu'elle soit atteinte dans son intégrité corporelle, que son activité physique soit diminuée ou bien que l'horaire convenu n'ayant pas été respecté, elle subît une perte de ce fait.

L'article 1784 du Code civil, complété par les règles édictées à propos de l'inexécution par le créancier de ses obligations contractuelles et sou-

vent par les dispositions du Code de commerce, régit la responsabilité du transporteur. Il est à remarquer que la réparation consistera toujours en une somme d'argent : la réparation en nature est ici impossible. Il en serait autrement, croyons-nous, en matière de transport de marchandises.

Le débiteur de l'obligation non ou mal exécutée doit donc réparer le préjudice, il doit une réparation complète : quelle que soit la gravité de sa faute, la réparation, en effet, ne dépend que de l'importance du dommage.

Le préjudice doit, en principe, être réparé intégralement. Cependant le Code a prévu certaines limites comprises dans les articles 1150 et 1151. Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors de la conclusion du contrat (1). Les parties, lorsqu'elles contractent, entendent limiter le montant du préjudice qu'elles sont susceptibles de causer à leur co-contractant au préjudice prévisible. Cette prévision est chose délicate. Le débiteur de l'obligation peut-il se fonder sur des signes extérieurs pour apprécier la qualité du voyageur ? Certes, parfois la personnalité de celui-ci lui sera connue — vedette de théâtre ou de cinéma, ministre, industriel, — mais lorsqu'il en est autrement, le voitu-

(1) Notamment Cass. civ., 3 août 1932, R. G. A. T., 1933, 151. Cf. sur ces questions, L. Ripert, *La réparation du préjudice dans la responsabilité délictuelle*, thèse Paris, 1933.

rier a-t-il une possibilité de prévision suffisante en se basant sur la catégorie de places occupées par le voyageur ? Cela semble difficile. Telle personne de condition modeste peut s'offrir le luxe d'un voyage en première classe, alors qu'un riche voyageur se contentera de la catégorie inférieure. Cependant le fait que les tarifs varient en fonction de la place occupée peut, à la rigueur, justifier une variation dans le quantum des dommages et intérêts. Mais dans le transport par automobiles, il n'y a pas, en général, de différence de prix d'après la place occupée. Les auto-cars sont à place unique. Le client d'un taxi-auto paie le prix de sa course suivant la distance parcourue, le tarif est uniforme. Sauf le petit voiturier qui connaît la personnalité des gens qu'il transporte, quels éléments peuvent servir de base à une évaluation, par le voiturier, des indemnités qu'il est susceptible d'avoir à verser ? M. Josserand pense que, du fait qu'il est amené à transporter des gens de conditions et de qualités différentes, le voiturier doit se renseigner de son mieux et qu'en général il a une « possibilité de prévision suffisante pour justifier une évaluation subjective de l'indemnité » (1). Le juge devra se montrer très prudent lorsqu'il aura à rechercher si le voiturier avait une connaissance suffisante de la qualité

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 903 ; note au D. 1929.2.17. Cf. Loniewsky, *Assurance et responsabilité en matière de transport*, thèse Paris, 1926, n° 36.

de la victime afin de doser au mieux le quantum des dommages et intérêts. Cette limitation sera sans effet s'il est démontré que l'inexécution par le voiturier de son obligation est dolosive.

Lorsqu'au contraire, les personnes transportées dans le véhicule le sont à titre gratuit, l'automobiliste voit sa responsabilité fondée sur les articles 1382 et 1383 ou sur l'article 1384 du Code civil ; il est responsable délictuellement. Le préjudice qu'il a causé à la victime, il doit en principe le réparer pour le tout. Il sera même tenu davantage que le transporteur à titre onéreux, du fait de la non-application en matière de responsabilité délictuelle de l'article 1150 du Code civil qui limite la réparation au dommage prévu ou prévisible à la conclusion du contrat. Cette règle est en effet écrite spécialement à propos des obligations conventionnelles. Du reste, en cas de responsabilité délictuelle, le dommage est le plus souvent imprévu ; l'auteur de l'acte ne peut apprécier quelles en seront les conséquences, nul accord n'intervient entre les parties qui n'ont aucunement l'intention de limiter au préjudice prévu les dommages et intérêts qu'ils pourraient avoir à verser.

On peut objecter, il est vrai, que le transporteur a ici, plus qu'au cas de transport payant, la possibilité de connaître la personnalité de celui qu'il emmène dans sa voiture ; l'automobiliste ne convie pas n'importe qui à prendre place avec lui. On n'em-

mène, en général, que des amis, et le marchand d'automobiles ne procède aux essais qu'avec des gens liés à lui par des rapports d'affaires. Il faut supposer l'hypothèse de l'automobiliste complaisant, invitant sur la route un piéton de rencontre, pour donner un exemple de non-possibilité de prévision par le transporteur et se rapprocher du cas de l'entrepreneur de transport qui, lui, ne connaît que rarement ses clients. Dès lors, pourquoi ne pas appliquer, lorsqu'il y a gratuité du transport, et par conséquent prévision possible des conséquences dommageables d'un accident, l'article 1150 ? C'est que cet article est écrit sous le titre des contrats, il n'est pas l'application d'une règle plus générale qui s'appliquerait hors des obligations conventionnelles. Or, aucun contrat n'existe entre transporteur et transporté à titre gratuit, et le préjudice éprouvé par celui-ci doit être réparé, qu'il soit prévu ou imprévu.

Une autre distinction résulte de l'article 1151. « Les dommages et intérêts ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de la convention. » La victime de l'accident n'aura droit qu'à la réparation du préjudice direct, qui résulte indiscutablement d'une manière immédiate de la faute commise. Ce sera le paiement de frais médicaux, une indemnité pour diminution de la capacité de travail. Si le voyageur est tué, la réparation comprendra le dommage éprouvé par ceux qui

vivaient de son travail : préjudice matériel, et qui lui étaient unis par les liens de l'affection : préjudice moral (1). Cette limitation s'applique aussi bien au transport à titre gratuit qu'au transport à titre onéreux. C'est qu'en effet ce texte, écrit à propos des obligations contractuelles, n'est, à la différence de l'article 1150, que l'application de la règle générale d'après laquelle un lien de causalité doit exister entre la faute et le dommage. De ce principe général, le Code fait application à la matière des contrats, mais il doit être étendu aux obligations naissant de délits ou quasi-délits. L'action en réparation ne peut être intentée avec succès que s'il est prouvé que le dommage résulte de la faute de l'auteur du délit, et non si le lien de causalité n'existant pas entre la faute et le dommage ou étant tellement relâché, on peut se demander si le dommage ne se serait pas produit en l'absence de la faute reprochée. Seul donc le dommage direct peut être réparé (2). La distinction du dommage direct et indirect est difficile ; c'est une « question de bon sens, plutôt que de science » (3).

Le dommage futur doit être réparé à condition

(1) Montpellier, 12 décembre 1932, D. H. 1933, 110.

(2) Planiol, Ripert, Esmein, VI, n° 551, et VII, n° 861 ; H. et L. Mazeaud, II, nos 1669 et s. ; Josserand, II, n° 440 ; Ripert, notes au D. 1921.2.17 et 1928.2.41. *Contra*, Demogue, IV, n° 461 ; Cass. req., 13 juin 1932, R. G. A. T., 1933, 229.

(3) Demogue, VI, n° 271.

que sa réalisation soit certaine : son étendue étant le plus souvent incertaine, les juges ne peuvent fixer exactement le quantum des dommages et intérêts. Ceux-ci devront être donnés par état (art. 129, C. proc. civ.) ou une provision sera allouée à la victime.

Le voyageur, lorsqu'il est blessé au cours du transport et qu'il agit en dommages et intérêts contre le voiturier, agit évidemment en son nom propre. Il en est de même lorsque, le voyageur étant décédé au cours du transport, les parents de celui-ci réclament à l'auteur de l'accident la réparation du préjudice que leur cause ce décès, que l'auteur soit responsable contractuellement ou délictuellement. Mais peuvent-ils agir au nom et à la place du défunt, en vertu d'une action née du contrat de transport ? Si le voyageur n'a pas été tué sur le coup, on peut admettre qu'il a eu le temps de recueillir l'action en réparation contre le voiturier, action qu'il transmet à ses héritiers. Que décider si, au contraire, la mort a été instantanée, si le voyageur est mort sur le coup ? Il a été soutenu qu'un espace de temps plus ou moins long s'écoulant entre le choc et le décès, le blessé peut recueillir l'action en réparation, qui ainsi dépend de sa succession. Cette explication est contestable ; la Cour de cassation en a adopté une autre. En cas d'accident mortel survenu au cours d'exécution du contrat, « le droit d'obtenir réparation du préju-

dice s'est ouvert en vertu de l'article 1147 du Code civil, au profit du conjoint et des enfants de la victime en faveur de qui celle-ci a stipulé, sans qu'il ait été besoin de le faire expressément, dans la mesure de leur intérêt » (1). Cette solution s'appuie sur l'article 1122 du Code civil, aux termes duquel « on est censé avoir stipulé pour soi et pour ses héritiers et ayants cause à moins que le contraire ne soit exprimé ou ne résulte de la nature de la convention ». Le voyageur, à la conclusion du contrat, stipule pour lui et au profit de ses héritiers et ayants cause, qui trouvent dans le contrat même la source de leur indemnisation.

Semblable solution serait dangereuse si le juge, interprétant très largement la volonté du voyageur, déclarait que celui-ci a stipulé au profit de personnes dont le nombre peut être plus ou moins grand. Aussi la Cour de cassation a-t-elle voulu fixer des limites à l'interprétation de la volonté du voyageur. La Chambre civile a, en effet, estimé que c'est à bon droit qu'un arrêt a refusé d'allouer à une sœur des dommages et intérêts en réparation du préjudice qu'elle alléguait avoir subi à raison de la mort accidentelle de son frère qui subvenait à tous ses besoins, décédé des suites d'un accident de chemin de fer, attendu que « si le voyageur qui a été victime d'un accident mortel doit être présumé avoir sti-

(1) Cass. civ., 6 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933.1.269.

pulé au profit des personnes envers lesquelles il était tenu d'un devoir d'assistance en vertu d'un lien légal, une telle présomption ne peut être étendue au cas où le demandeur ne peut alléguer, pour justifier son action, aucun devoir de cette nature » (1). Le voyageur est donc censé stipuler seulement au profit de ceux envers lesquels il est tenu d'une obligation alimentaire légale et seulement à leur profit. Cette interprétation restreint sensiblement l'application de l'article 1122, car si aucune obligation alimentaire n'existe entre frère et sœur, celle-ci n'en est pas moins héritière de celui-là, en qualité de collatérale privilégiée, et le contractant, dit cet article, est censé avoir stipulé pour ses héritiers et ayants cause.

Même limitée au profit de ceux envers lesquels le défunt est tenu à des aliments, une telle stipulation aura cette conséquence que l'assureur du voiturier se verra contraint d'indemniser nombre de personnes au profit desquelles le défunt est censé avoir stipulé, sa garantie jouera fréquemment ce qu'il n'acceptera que moyennant un supplément de prime. D'autre part, rien ne prouve, qu'engagés dans cette voie de l'interprétation de la volonté probable du défunt, les magistrats n'aient pas tendance à accroître de plus en plus le nombre des bénéficiaires de cette stipulation.

(1) Cass. civ., 24 mai 1933, *Gaz. Pal.*, 1933.2.350.

Le danger que présente cette doctrine n'est à redouter que dans l'hypothèse d'un transport à titre onéreux, qui seul est à base contractuelle. Le droit qui naît au profit d'un ou de plusieurs tiers bénéficiaires ne peut résulter que d'un contrat intervenu entre le stipulant et le promettant, convention expresse ou tacite, mais qui nécessite un accord de volontés. Or aucun contrat n'existe, dans l'hypothèse de transport à titre gratuit, entre le transporteur et le transporté, et partant, celui-ci ne peut être censé avoir stipulé au profit d'un tiers. Il est donc avantageux, les arrêts que nous venons d'étudier le démontrent, à la fois pour l'auteur responsable de l'accident et pour son assureur que la responsabilité du premier soit engagée sur le terrain délictuel. Les personnes qui réclament une réparation n'agissant pas *ex contractu*, mais en leur propre nom, devront démontrer une faute à la charge du transporteur, pour être indemnisées, et les chances qu'auront l'auteur de l'accident et son assureur de se voir tenus à verser des dommages et intérêts seront très diminuées de ce fait.

En principe donc, et sous réserve de la limitation qui résulte de la nécessité d'un lien étroit de causalité entre la faute et le dommage, le préjudice doit être réparé intégralement, préjudice matériel aussi bien que préjudice moral. Celui qui, par sa faute, cause à autrui un dommage, doit le réparer, qu'il survienne par sa faute, son imprudence ou sa

négligence ou par le fait d'une chose dont il a la garde. Toutes ces règles s'appliquent à l'automobiliste qui transporte gratuitement des personnes soit par courtoisie purement bénévole, soit par intérêt (1).

Cependant, lorsqu'il s'agit d'un transport gratuit, les tribunaux s'efforcent, nous l'avons dit, d'atténuer la responsabilité du transporteur et, par là, de diminuer le montant de la réparation due par celui-ci. Ils y arrivent en retenant à la charge de la victime une faute qui a concouru avec celle du transporteur à la réalisation du dommage. Une faute intentionnelle de la victime fait disparaître son droit à la réparation (2). Si, par contre, la victime n'a contribué que pour partie à la survenance du dommage, cette circonstance a pour résultat « d'obliger le juge à n'en ordonner que la réparation partielle par l'allocation de dommages et intérêts dont il fixe souverainement le montant dans la limite des conclusions » (3).

Pour diminuer l'étendue de la réparation mise à la charge du transporteur responsable, les tribunaux font parfois appel à une acceptation par la victime des risques inhérents au transport par auto-

(1) Paris, 29 janvier 1931, *Gaz. Pal.*, 1931.1.694.

(2) Haller, thèse précitée, p. 40 et s. ; Cass. crim., 18 juillet 1929, R. G. A. T., 1930, 147.

(3) Cass. crim., 3 juin 1932, *Gaz. Trib.*, 1932, 2^e sem., 1, 58 ; Civ., 3 janvier 1933, précité.

mobile. De même, et dans la matière très voisine des accidents survenant au cours d'une chasse en battue, la Cour de cassation invoquait également une acceptation de risques, en vertu de laquelle un arrêt de la Chambre criminelle a déclaré que la Cour d'appel, qui avait rendu l'arrêt attaqué, avait pu valablement diminuer le montant des dommages et intérêts alloués par le tribunal correctionnel à la victime qui s'était imprudemment exposée aux risques d'un accident en se plaçant dans une situation dangereuse (1).

Ce procédé semble avoir été abandonné par divers arrêts postérieurs. Des Cours d'appel ont, pour arriver à un partage de responsabilités entre l'auteur de l'accident et la victime, retenu une faute à la charge de celle-ci et décidé que la responsabilité devait, par exemple, incomber à la victime pour $2/3$ et à l'organisateur de la chasse pour $1/3$ (2), ou pour $2/5$ à la charge du tireur et $3/5$ à la charge de la victime (3), ou encore que « la responsabilité de l'accident doit être laissée pour une certaine part à la victime ($1/4$ dans l'espèce) si celle-ci a manqué de prudence » (4), sans invoquer une acceptation de risques.

En matière d'accidents d'automobiles, cette

(1) Cass. crim., 6 août 1929, *Gaz. Pal.*, 1929.2.815.

(2) Douai, 13 octobre 1930, *Gaz. Pal.*, 1930.2.702.

(3) Paris, 24 janvier 1931, *Gaz. Pal.*, 1931.1.486.

(4) Amiens, 8 juillet 1931, *Gaz. Pal.*, 1931.2.532.

théorie de l'acceptation des risques, d'ailleurs très contestable, est condamnée en jurisprudence. Afin de diminuer ou de supprimer complètement la réparation mise à la charge de l'automobiliste auteur de l'accident, les tribunaux retiennent une faute à la charge de la victime, faute qui compense plus ou moins celle de l'automobiliste.

L'automobiliste a commis une faute dont il doit réparation ; la victime a commis une faute en prenant place dans la voiture, ou tout au moins une imprudence qui n'a pas été sans influence sur la réalisation du dommage : elle doit le réparer.

L'automobiliste et le voyageur ont tous les deux participé à la survenance du dommage. Le juge doit-il en faire supporter la moitié à chacun, sans tenir compte de la gravité des fautes et du lien de causalité, ou doit-il faire un partage inégal des responsabilités, proportionné à l'influence qu'a eue la faute de chacun sur le préjudice total ? C'est en faveur de la première théorie que se prononcent MM. H. et L. Mazeaud (1). Le défendeur a commis une faute qu'il doit réparer pour le tout ; la victime a commis elle aussi une faute qui cause un préjudice au défendeur et dont elle doit une réparation intégrale. La faute de la victime et celle du conducteur ont joué un rôle égal, elles ont été toutes les deux, en totalité, causes du préjudice. Le dommage

(1) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, II, n° 1511.

doit se partager également entre les deux adversaires. L'automobiliste condamné pour le tout peut recourir pour moitié contre la victime. Pour simplifier, il vaut mieux condamner l'automobiliste à ne réparer que la moitié du dommage.

Il semble qu'il y a lieu plutôt de proportionner la condamnation à l'influence qu'ont eues les fautes respectives du transporteur et du transporté sur la réalisation du dommage. Le plus souvent, c'est le conducteur qui a joué le rôle le plus important, le voyageur n'ayant commis qu'une faute légère ou même une simple imprudence. La responsabilité de l'automobiliste peut être évaluée à $2/3$, $3/4$, $4/5$, par exemple, la victime supportant le surplus ; ce n'est que dans le cas où les responsabilités respectives seront égales qu'elles seront partagées par moitié. Une compensation sera établie entre les préjudices, et le surplus sera seul dû à la victime. Ce procédé est employé aussi bien en matière de responsabilité contractuelle qu'en matière de responsabilité délictuelle (1).

(1) Cass. civ., 28 février 1910, S. 1911.1.329 ; 24 juillet 1918, S. 1920.1.359 ; Req., 11 mai 1932, *Gaz. Pal.*, 1932.2. 249 ; 30 janvier 1929, S. 1929.1.191 ; Crim., 4 novembre 1932, *Gaz. Trib. Maroc*, 26 novembre 1932 ; 2 juin 1932, D. H. 1932, 414 ; Paris, 19 novembre 1932, R. G. A. T., 1933, 172 ; Planiol, Ripert, Esmein, VI, n° 570 ; Demogue, IV, n° 797 ; Josserand, II, n° 540 ; Lalou, n° 135 et s. *Projet de Code franco-italien*, article 78. « Lorsque le fait de la victime a contribué à causer le dommage, l'obligation de le réparer est diminuée dans la mesure où la victime y a contribué ». Cass. req., 5 avril 1933, D. H. 1933, 265.

CHAPITRE III

GARANTIE DE L'ASSUREUR (1)

Un automobiliste est l'auteur d'un accident dans lequel une personne qu'il transportait est blessée. Sa responsabilité est démontrée, par application des principes que nous avons dégagés. La victime peut alors intenter avec succès une action en dommages et intérêts à l'encontre du transporteur, la preuve du préjudice par elle subi et d'un lien de causalité étant rapportée. Une indemnité sera à la charge de l'automobiliste, soit qu'elle résulte d'une décision de justice, soit qu'une entente amiable intervienne entre l'automobiliste et la victime ; elle sera peut-être très élevée. L'obligation de verser une somme importante constituera souvent une gêne pour le transporteur qui parfois n'aura reçu aucune rémunération de la personne qu'il avait

(1) Sur cette matière, nous nous sommes inspiré du cours de M. le Professeur Maurice Picard : *L'assurance de responsabilité et la loi de 1930*, enseigné à la Faculté de droit de Paris, 1932-1933.

consenti à emmener avec lui et qui, pour le remercier de son amabilité, l'assigne en paiement de dommages et intérêts. L'automobiliste dispose d'un moyen pour que cette indemnité ne reste pas définitivement à sa charge : ce moyen, c'est l'assurance.

Certes, on pourrait songer à la convention de non-responsabilité, par laquelle le transporteur parvient à s'exonérer complètement ou partiellement des conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile. Mais une telle convention ne produit effet qu'en matière de transport de personnes à titre onéreux, et encore n'a-t-elle pour résultat que de déplacer le fardeau de la preuve, mis ainsi à la charge de la victime. D'autre part, on ne peut parler de convention de non-responsabilité lorsqu'il y a transport à titre gratuit : ce serait supposer entre les parties un accord de volontés en réalité inexistant. Et même cet accord existât-il, la jurisprudence n'en reconnaît pas la validité et pose le principe fondamental que l'homme ne peut renoncer par avance totalement ou partiellement à l'indemnité à laquelle pourrait lui donner droit un dommage survenu à sa personne. Le seul procédé qui reste alors à la disposition de l'automobiliste est l'assurance. En souscrivant une police, le propriétaire d'automobile convient avec un tiers que celui-ci supportera le poids de la réparation mise à sa charge. Du point de vue de l'automobiliste, le résultat reste le même : il n'aura pas à verser de dommages et

intérêts à la victime, mais par contre celle-ci recevra une indemnité de l'assureur alors que si l'autre procédé était possible, elle ne recevrait rien du tout.

Par là éclate la supériorité pratique de l'assurance de responsabilité sur la convention de non-responsabilité et l'intérêt qu'ont les victimes d'accidents d'automobiles à ce que les auteurs de ces accidents aient contracté une assurance ; c'est également pour ceux-ci une très sage précaution que de souscrire une police avant de se lancer sur les routes.

L'assurance, ainsi contractée par l'automobiliste, est une assurance de responsabilité. Cette assurance peut être définie « l'assurance dont l'objet est de garantir l'assuré contre les réclamations pécuniaires de tiers à l'égard desquels sa responsabilité peut être engagée à raison d'un fait dommageable déterminé » (1). On dit encore de l'assurance de responsabilité qu'elle « est le contrat par lequel l'assuré est garanti contre les pertes qu'il peut subir du fait de l'exercice à son égard d'actions en responsabilité déterminées » (2).

L'assureur s'engage à réparer les conséquences dommageables aux tiers des actes des assurés responsables, moyennant que ceux-ci acquitteront

(1) *Vocabulaire juridique*, publié sous la direction de M. Capitant, I, p. 66.

(2) Cf. Hémard, *Traité des Assurances*, II, n° 443 ; Planiol, Ripert et Lepargneur, XI, p. 671 ; Montcharmont, *L'assurance pour compte*, thèse Paris, 1930, p. 102.

une prime calculée par l'assureur en fonction du risque qu'il prend à sa charge. Le sinistre, pour celui-ci, n'est pas la survenance de l'accident, mais la réclamation des victimes de l'accident, que ces réclamations soient fondées ou non. Malgré qu'il puisse aussi y avoir sinistre sans responsabilité et responsabilité sans sinistre, ce n'est que si l'assuré s'est reconnu ou a été judiciairement déclaré responsable que l'assureur sera tenu de réparer les conséquences pécuniaires de la responsabilité de son client.

La validité de l'assurance de responsabilité est incontestée depuis un arrêt de la Cour de Paris du 7 juillet 1845 (1). Elle fait l'objet, dans la loi du 13 juillet 1930, de la quatrième section du titre II.

Par le jeu de l'assurance, les victimes de l'accident sont indemnisées en tout ou en partie : pour rendre cette réparation plus certaine, la loi leur accorde un droit propre sur l'indemnité d'assurance et interdit à l'assureur de payer à un autre que le tiers lésé l'indemnité dont il est débiteur tant que la victime n'a pas été désintéressée des conséquences pécuniaires du fait dommageable ayant entraîné la responsabilité de l'assuré (art. 53). Il n'est pas encore obligatoire en France pour les automobilistes de justifier de la souscription d'une police d'assurance pour que le permis de circulation leur

(1) Paris, 7 juillet 1845, D. 1845.2.126, S. 1848.2.465.

soit délivré. Néanmoins tous devraient comprendre que, s'assurer est une précaution élémentaire, un jugement (1) l'affirme, et mieux, un arrêt de la Cour de Lyon déclare « qu'il est certain que tous les automobilistes ont en général contracté une assurance qui doit les couvrir dans les cas où ils seraient déclarés responsables d'un accident survenu à un tiers » (2). Le juge supposant la prévoyance des automobilistes tiendra compte du fait que l'auteur de l'accident est assuré pour fixer le chiffre de la condamnation, et il est à remarquer que si le tribunal constate derrière l'automobiliste la présence d'un assureur solvable, il hésite moins à accorder à la victime une somme élevée à titre de dommages et intérêts que si c'était au transporteur à supporter définitivement le paiement de la réparation.

La garantie ainsi promise par l'assureur à son client au cas où la responsabilité de celui-ci se trouverait engagée à la suite d'un accident corporel, causé à une personne qu'il transportait gratuitement dans sa voiture, suppose, pour produire effet, que certaines conditions ont été réunies et observées. L'assureur prend, en effet, à sa charge un risque bien déterminé, dont il fixe les contours avec précision, et qu'il doit apprécier de son mieux afin de réclamer à son client une prime appropriée et juste-

(1) Trib. civ. du Rhône, 9 décembre 1926, D. II. 1927, 161.

(2) Lyon, 30 décembre 1926, D. H. 1927, 177,

ment calculée. C'est ce risque seul, ainsi délimité et survenant dans des conditions bien spécifiées, qui est assuré. Pour que joue l'assurance, il est nécessaire, bien entendu, que le risque soit assuré ou que le souscripteur se soit conformé aux obligations qui lui étaient imposées, qu'il n'y ait pas non-assurance ou déchéance.

Les conditions qui doivent être réunies et observées pour que fonctionne la garantie promise par l'assureur sont assez nombreuses. Certaines ne sont pas particulières au transport gratuit de personnes, mais sont générales aux assurances automobiles ; nous devons les rappeler brièvement.

1. — *Voitures assurées.*

« La garantie ne s'applique qu'aux voitures appartenant à l'assuré, et désignées aux conditions particulières. » Les polices contiennent une description assez minutieuse des véhicules assurés. Le souscripteur doit indiquer à l'assureur la marque de la voiture, la force en C. V., le nombre de places, le type, le numéro du moteur, le numéro d'immatriculation... Ces indications sont nécessaires pour opérer le calcul de la prime, elles permettent à l'assureur de se faire une opinion précise du risque, spécialement la force en C. V., le type et le nombre de places. Elles ont pour but d'éviter un changement du risque au cours du contrat par substitution d'une autre voiture à celle assurée. Si une personne est

transportée gratuitement dans une voiture autre que celle décrite aux conditions particulières et qu'elle soit blessée au cours du voyage, elle sera sans recours contre l'assureur de l'automobiliste, celui-ci eût-il été déclaré responsable de l'accident, et par conséquent elle supportera l'insolvabilité de l'auteur de l'accident. Il n'y a pas, en effet, modification du risque assuré, mais un risque nouveau, différent du risque assuré, et qui n'est pas couvert par la police (1). Un nouveau contrat devra être conclu pour que les accidents qui peuvent être causés par la voiture nouvelle soient compris dans l'assurance.

2. — *Permis de conduire.*

La voiture assurée doit être conduite par l'assuré ou préposé de celui-ci ou un conducteur autorisé, muni du permis de conduire les voitures automobiles. Les polices le spécifient. « Le présent contrat s'applique exclusivement aux voitures automobiles appartenant à l'assuré, désignées aux conditions particulières et conduites par l'assuré, ses préposés ou toutes autres personnes autorisées par lui, tous titulaires d'un permis de conduire régulier, délivré par les autorités civiles françaises compétentes. » C'est évidemment une garantie pour l'assureur de

(1) Grenoble, 3 mai 1911, D. 1913.2.205 ; Trib. civ. Valence, 19 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930.1.340 ; Trib. civ. Tours, 19 novembre 1930, R. G. A. T., 1931, 401.

savoir que la voiture ne sera conduite que par l'assuré ou par des personnes qu'il connaît ou entoure ; il peut supposer que son client tient à conserver sa voiture en bon état et qu'il ne la confiera qu'à des gens expérimentés. D'autre part, en exigeant de tout conducteur du véhicule la possession du permis de conduire, l'assureur peut estimer que le pilote est doué d'une certaine habileté dans le maniement d'une automobile, possède une connaissance suffisante du Code de la route et s'est ainsi prémuni contre la survenance de fréquents accidents, quoique la possession de ce parchemin n'implique pas obligatoirement de très grandes capacités, ni surtout que le conducteur se trouve à chaque instant dans des conditions physiques parfaites.

La possession du permis de conduire par l'automobiliste assuré, ou tout autre conducteur, est une condition mise par l'assureur à son engagement, c'est une condition fondamentale de sa garantie. La personne transportée gratuitement et accidentée ne pourra se retourner contre l'assureur pour être indemnisée : l'assuré n'a pas tenu compte des obligations qui lui étaient imposées ; il y a non application du contrat et non pas déchéance du bénéfice de la garantie à raison d'un fait reprochable à l'assuré. Sous le bénéfice de cette observation, on peut déduire les règles applicables en matière de preuves. Comme c'est l'existence même du contrat qui est en jeu, la preuve doit être rapportée que tou-

tes les conditions requises pour son existence sont réunies : cette preuve est à la charge de celui qui demande l'exécution du contrat. Certaines conditions devaient être réunies et observées, il doit prouver qu'elles ont effectivement été réunies et observées (1), car celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver (art. 1315, C. civ.), en l'occurrence, ce sera la personne transportée gratuitement.

3. — *Zone déterminée.*

Il est encore nécessaire que la voiture ainsi individualisée, pilotée par un conducteur breveté, circule dans une certaine zone, ou plutôt que l'accident qui engage la responsabilité de l'assuré envers les personnes qu'il transportait gratuitement se produise dans certains pays limitativement énumérés dans la police. Par exemple, par cette clause : « Les garanties spécifiées ci-après s'étendent à la France et aux pays limitrophes, étant précisé qu'en Allemagne elle sera seulement acquise jusqu'à cent kilomètres de la frontière française, à l'Algérie, à la Tunisie et au Maroc. »

Nous ne pouvons insister sur ces conditions, elles

(1) Paris, 11 janvier 1933, R. G. A. T., 1933, 164 ; 21 février 1933, D. H. 1933, 242 ; Trib. civ. Seine, 30 janvier 1931, *Rec. Ass.*, 1931, 61 ; 17 novembre 1932, R. G. A. T., 1933, 157. — *Contrà* : Douai, 18 janvier 1932, R. G. A. T., 1933, 161 ; Comp. Paris, 16 novembre 1931, et Paris, 4 janvier 1932, R. G. A. T., 1932, 328.

ne sont pas particulières à notre sujet et sont au fond assez claires pour ne pas donner lieu à des litiges nombreux.

Limites de la garantie.

La garantie que l'assuré est en droit d'attendre de la Compagnie à laquelle il s'est adressé relativement aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile n'est pas absolue et sans limites. L'assureur fixe certaines conditions, moyennant l'observation desquelles il accorde sa garantie à l'automobiliste auteur d'un accident. Cette garantie ainsi promise est limitée dans son importance par certaines restrictions insérées dans la police. Nous savons qu'elle est plus ou moins étendue suivant que l'assuré a signé une police « assurance directe » ou une tierce assurance ou une assurance tous risques. Relativement à l'assurance des personnes transportées à titre gratuit, la protection de l'assureur a également des limites. Seules, en effet, les conséquences de la responsabilité civile de l'assuré ou d'un conducteur autorisé sont garanties, et cette garantie de l'assureur est limitée à un certain chiffre.

1. — Responsabilité civile.

« La Compagnie garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré ou le

conducteur autorisé peuvent encourir à raison d'accidents corporels et de dommages matériels causés aux tiers par les voitures automobiles désignées aux conditions particulières. » Les polices précisent ensuite que l'assurance couvre la responsabilité civile du souscripteur ou de tout conducteur auquel il a confié la voiture lorsqu'elle est engagée en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil, certaines polices excluant cependant de la protection la responsabilité civile du conducteur autorisé engagée alors qu'il agissait en tant que commettant. Il s'agit sans conteste possible de la responsabilité civile, responsabilité à base délictuelle, puisque fondée sur les articles 1382 et suivants du Code civil.

La garantie de l'assureur jouera-t-elle, au contraire, lorsque l'automobiliste et la personne transportée à titre gratuit seront unis dans les liens d'un rapport contractuel ? L'hypothèse, nous le savons, est exceptionnelle, elle n'est pas cependant impossible. Son existence suppose que la preuve a été rapportée, qu'un lien obligatoire unit le transporteur au transporté et qu'il permet à celui-ci d'exiger l'exécution du transport. Cette hypothèse est-elle exclue de l'assurance ? Nous ne le pensons pas. Certes les polices ne prévoient que la garantie des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile, certaines emploient le terme de tiers transporté gratuitement. Mais elles n'ont prévu que le cas le plus géné-

ral et il est sûrement dans l'intention de l'automobiliste que sa responsabilité soit couverte vis-à-vis de toutes les personnes qu'il transporte gratuitement. Le contrat d'assurance est un contrat de bonne foi, et il doit être interprété comme tel. Le souscripteur n'a visé que le cas le plus fréquent. La preuve qu'il désire que soient garantis les accidents causés à tous les voyageurs qui prennent place dans sa voiture nous semble résulter de l'insertion d'une clause spéciale précisant que sont compris dans l'assurance les accidents pouvant survenir aux personnes transportées gratuitement ; alors qu'une autre clause dispose souvent que sont exclus tous accidents qui surviendraient lorsque la voiture transporte des voyageurs à titre payant, exclusion qui, en tout cas, résulterait des termes mêmes de la police, si elle n'était pas stipulée expressément. Il n'eût pas, sans cela, été nécessaire d'insérer dans la police une disposition visant spécialement les accidents survenus aux personnes transportées gratuitement, la garantie de l'assureur serait suffisamment résultée de la clause plus large stipulant que « la Compagnie garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile dans le cas où elle serait engagée en vertu des articles 1382, 1384 et 1385 du Code civil ». Il nous paraît donc que de la police usuelle résulte la garantie de l'assureur pour les accidents survenant à toute personne transportée à titre gratuit.

Au contraire de la responsabilité civile, la responsabilité pénale de l'assuré ou du conducteur autorisé n'est pas comprise dans la garantie. La peine dont est frappé le délinquant a un caractère personnel, et c'est lui-même qui doit la subir. Si l'auteur de l'accident est condamné à une amende, il ne pourra se retourner vers son assureur afin de lui en réclamer le montant. « L'amende étant une pénalité ne peut jamais être à la charge de la Compagnie, non plus que les frais y relatifs. »

Ce sont les conséquences de la responsabilité civile du souscripteur de la police et de tout conducteur autorisé qui sont garanties. Si donc un assuré confie sa voiture à un ami, lui en transférant en même temps la garde et que, celui-ci transportant gratuitement des personnes, survienne un accident dont le conducteur soit déclaré responsable, les victimes pourront exiger de l'assureur qu'il les dédommage du préjudice qu'elles ont subi. Il n'en fut pas toujours ainsi, et longtemps la responsabilité du seul souscripteur fut garantie. Nous croyons intéressant de rappeler comment les compagnies, sous l'influence de la jurisprudence, arrivèrent à la rédaction actuelle des polices ; nous le ferons brièvement.

Longtemps les termes des polices étaient ceux-ci : « La Compagnie garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité que l'assuré peut encourir à raison de dommages matériels et d'acci-

dents corporels causés aux tiers par les voitures automobiles désignées aux conditions particulières et conduites par l'assuré, ses préposés ou toutes autres personnes autorisées par lui. » On pensait généralement que la police devait s'appliquer à tout accident causé par l'automobile dirigée par tout conducteur autorisé, et que la compagnie était tenue d'indemniser les victimes. Cependant, une lecture plus attentive faisait apparaître que seule la responsabilité de l'assuré était couverte. Il fallait, pour que joue la police, que l'assuré ait été déclaré responsable de l'accident causé par un autre que lui. Ce que signifiait la clause, c'était que l'assurance garantissait les conséquences pécuniaires de la responsabilité de l'assuré à raison des accidents causés aux tiers, que ce soit le souscripteur lui-même, un de ses préposés ou un conducteur quelconque qui conduisît la voiture. Lorsque c'était un de ses préposés qui se trouvait au volant au moment de l'accident, l'assuré était responsable sur le fondement de l'article 1384, al. 5. Mais quand aucun lien de préposition n'existait entre assuré et conducteur, une telle explication s'avérait impossible.

Devant la rapide progression du nombre des accidents d'automobile, la jurisprudence, dans le but d'assurer l'indemnisation des victimes, se servit de la notion de préposé à laquelle fut donnée une importante extension. Lorsque l'automobiliste confie le volant à un ami, tout en restant près

de lui, il reste le gardien juridique de la chose ; que décider si le propriétaire de la voiture ne se trouve pas aux côtés du conducteur ? Si l'on admettait que la garde était transférée à celui-ci, c'est lui qui était responsable de l'accident et l'assurance ne jouait pas. Les tribunaux définirent très largement le critérium de préposé et de commettant en affirmant que la responsabilité civile du commettant au sens de l'article 1384, al. 5, ne dérive pas nécessairement du choix qu'il a fait de son préposé, mais « qu'elle procède surtout d'un rapport de subordination consistant dans le droit du commettant de faire acte d'autorité en donnant lui-même à celui-ci des ordres et des instructions sur la manière de remplir à titre temporaire ou permanent, avec ou sans rémunération, même en l'absence de tout louage de services, l'emploi qui lui est confié pour un temps et un objet déterminés, quelle que soit d'ailleurs la situation sociale des parties » (1).

Chaque fois qu'il était possible de découvrir un lien quelconque de subordination entre le propriétaire de la voiture et le conducteur, auteur de l'accident, le tribunal faisait application de l'article 1384 ; la responsabilité du souscripteur de l'assurance était ainsi engagée et la garantie de l'assureur acquise à la victime de l'accident, ainsi certaine de trouver un débiteur solvable. La victime devait

(1) Paris, 14 mars 1930, R. G. A. T., 1930, 577.

démontrer que des instructions avaient été données par l'assuré au conducteur ; aussi, malgré que les juges admettaient facilement la preuve d'un lien de subordination, la protection de la victime n'était-elle pas parfaite et des hypothèses se rencontraient dans lesquelles cette preuve était impossible à rapporter. C'était cependant un nouveau pas en avant vers la protection plus complète des victimes.

Vers 1930, les compagnies d'assurances mirent les polices en harmonie avec la tendance jurisprudentielle en rédigeant une clause aux termes de laquelle « la garantie s'applique à la responsabilité civile de toute personne à laquelle l'assuré aurait occasionnellement et à titre gratuit confié sa voiture, à condition que cette personne soit munie d'un permis régulier de conduire et qu'elle n'agisse pas en qualité de garagiste, ni de réparateur ».

Cette opération s'analyse en une assurance pour compte (1). Le souscripteur a stipulé non seulement pour lui, mais aussi au profit de toute personne qu'il autorisera à conduire sa voiture. Dès lors, le voyageur transporté gratuitement par un conducteur dans l'automobile d'une autre personne et victime d'un accident pourra agir contre l'assureur de cette dernière pour obtenir réparation du dommage par elle subi. Ainsi en a décidé la Cour de Paris qui, après avoir mis hors de cause dans une semblable

(1) Cf. Montcharmont, thèse précitée, p. 99 et s.

circonstance le propriétaire de la voiture, condamna *in solidum* l'assureur de celui-ci et le conducteur à indemniser la victime, transportée bénévolement, motif pris de ce que la police, rédigée comme il est dit ci-dessus, « garantissait les conséquences de la responsabilité civile des accidents corporels causés, même aux occupants transportés gratuitement par tout conducteur muni d'un permis de conduire, autorisé par le propriétaire du véhicule » (1).

2. — *Somme assurée.*

Une autre limitation de la garantie résulte du montant de la somme assurée. « La garantie est limitée pour chaque accident, quel que soit le nombre des victimes, à la somme fixée aux conditions particulières de la police. » Un chiffre est en effet fixé dans la police : il est extrêmement variable. Toutefois, il n'est que rarement inférieur à 200.000 francs. Certaines compagnies d'ailleurs ne consentent pas d'assurance pour un chiffre moindre ; il va parfois jusqu'à 500.000 francs ; peu fréquemment ce chiffre est dépassé. Cette somme représente l'évaluation de l'indemnité à laquelle l'automobiliste estime qu'il puisse être au maximum condamné. C'est l'obligation maximum à laquelle l'assureur puisse être astreint envers la victime.

(1) Paris, 25 juillet 1931, R. G. A. T., 1931, 1026 ; voir aussi Aix, 3 mars 1930, S. 1931.2.28 ; Trib. civ. Dieppe, 19 décembre 1932, R. G. A. T., 1933, 386.

Ce même chiffre sert également de base au calcul de la prime due par l'assuré : il est juste qu'il soit en rapport avec le risque assumé par l'assureur. Néanmoins, le montant total de la prime ne croît pas aussi vite et dans la même proportion que la somme assurée : les tarifs sont progressifs et le taux de la prime est relativement d'autant moins élevé que la somme stipulée au contrat est elle-même plus importante. Cependant la règle proportionnelle ne joue pas en matière de transport à titre gratuit ; il s'agit, en effet, d'une assurance à objet indéterminé, c'est-à-dire une assurance dans laquelle on ne peut fixer à l'avance le montant de la responsabilité de l'assuré, et où la somme assurée est évaluée arbitrairement par l'assuré, ce qui est le cas de l'assurance ordinaire du risque des tiers.

Lorsque le montant des dommages et intérêts que l'automobiliste s'est vu condamner à verser à la victime dépasse le montant de la somme assurée fixée dans la police, il reste tenu du surplus qu'il devra payer de ses propres deniers. L'inconvénient qui en résulte peut être grand pour l'automobiliste qui, se croyant suffisamment assuré, se trouve contraint de déboursier une somme importante. Le chiffre de certaines condamnations est parfois très élevé (il peut dépasser un million), l'automobiliste peut se trouver ruiné. Aussi la pratique de l'assurance-accidents avec garantie illimitée présente-t-elle un excellent remède à cet inconvénient. Moyen-

nant une prime évidemment assez élevée, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré sont garanties sans limitation de sommes, D'où avantage pour l'assuré et aussi pour la victime qui pourra être indemnisée plus complètement.

La validité de cette clause a été contestée. Certes, il est vrai, des considérations pratiques ne suffisent pas pour la valider. Nous l'estimons valable juridiquement. On a dit que cet engagement de l'assureur à garantir l'assuré sans limites a un objet incertain, paraît de ce fait ne pas remplir les conditions exigées par l'article 1108 du Code civil, d'après lequel, pour la validité d'une convention et outre certaines conditions, est essentiel « un objet certain qui forme la matière de l'engagement ». L'objection n'est qu'apparente. L'article 1129, qui précise l'article 1108 relativement à l'objet des contrats, exige seulement la détermination dudit objet quant à son espèce et non quant à sa quotité qui peut être incertaine pourvu qu'elle puisse être déterminée. Cette détermination peut n'intervenir qu'au moment de l'exécution du contrat. Or c'est bien le cas de l'assurance de responsabilité, l'indemnité sera fixée après l'accident, soit que l'assuré ou la victime, ou plutôt l'assureur et la victime, s'entendent amiablement, soit qu'à défaut d'un tel arrangement la justice fixe le montant de l'allocation à laquelle a droit la victime et ainsi la quotité de la prestation promise. L'assurance-accident avec ga-

rantie illimitée doit donc être tenue pour valable.

On en reconnaît d'ailleurs la validité dans un cas particulier, lorsqu'un sinistre donne lieu au profit de la victime ou de ses représentants à l'allocation des indemnités mises à la charge des chefs d'entreprises assujettis à la loi du 9 avril 1898 et aux lois subséquentes qui l'ont étendue à de nouvelles situations. Dans cette hypothèse, il est en effet stipulé que « la compagnie garantira sans aucune limitation de chiffre tout recours exercé contre l'assuré pour le remboursement des dites indemnités à raison des accidents couverts par le présent contrat ». Quand donc l'accident a vis-à-vis de la victime le caractère d'un accident du travail, l'assureur garantit l'assuré de façon illimitée pour toutes les indemnités qui peuvent être mises à la charge du patron. Et pourtant aucun chiffre maximum ne peut être fixé dans la police lors de la conclusion du contrat. Certes les indemnités sont déterminées à forfait par la loi, mais à la formation de l'engagement, l'assureur ne connaît ni le nombre des bénéficiaires qui pourront invoquer l'assurance, ni le montant de leurs salaires.

L'assurance automobile avec garantie illimitée est actuellement pratiquée par les compagnies anglaises. Les compagnies françaises, hostiles au début à cette forme d'assurance, semblent cependant s'y rallier, et cette idée fait chez nous de rapides progrès, sans doute sous l'influence de la concu-

rence des compagnies étrangères. L'application de l'assurance avec garantie illimitée par les compagnies françaises ne saurait tarder maintenant, quoique son aménagement présente certaines difficultés techniques qui ne manqueront pas d'être bientôt résolues.

La limitation de la somme assurée fait surgir une question que résout la loi de 1930 dans l'article 51. « Les dépens résultant de toute poursuite en responsabilité dirigée contre l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf convention contraire. » L'assureur est ainsi tenu de payer les frais du procès en responsabilité, même ceux qui demeurent à la charge de l'assuré, et quoique la prétention de la prétendue victime soit repoussée, à moins que les parties n'en aient décidé autrement. L'assureur est-il tenu de ces frais au delà de la somme fixée dans la police ? Nous ne le pensons pas. L'article 51 qui met les frais à la charge de l'assureur réserve la convention contraire et n'est pas un texte impératif. Le plus souvent la police stipule que la garantie est limitée à la somme fixée aux conditions particulières, « dans laquelle sont les honoraires, frais et dépens de toute nature occasionnés par les instances judiciaires ». Et lorsque la police est muette quant aux frais, il semble que le fait de la fixation d'un maximum constitue la convention contraire de l'article 51. Le maximum doit s'entendre d'un maximum à l'obligation totale de l'assureur. Il

avait été soutenu, en effet, que la victime ayant un droit propre sur l'indemnité d'assurance, l'assureur ne pouvait diminuer celle-ci en comprenant les frais dans la somme assurée, et qu'en tout cas cette limitation de la garantie était inopposable à la victime. Une semblable solution est inadmissible : la loi permet à l'assureur de stipuler que les frais ne seront pas couverts, à plus forte raison doit-elle permettre de stipuler que les frais judiciaires seront compris dans la somme fixée au contrat.

SECTION I

La détermination des personnes transportées à titre gratuit.

Tout automobiliste prudent s'adresse, dès qu'il a acquis une voiture, à une compagnie d'assurances. Une proposition lui est faite qui est librement débattue. Puis un contrat est signé par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime par l'assuré, à protéger celui-ci contre les réclamations pécuniaires de tiers à l'égard desquels sa responsabilité pourrait être engagée en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil.

La garantie que confère à l'assuré la souscription d'une police est plus ou moins étendue suivant qu'il a contracté une assurance directe, une tierce

assurance ou une assurance tous risques (1). L'assurance directe comprend l'assurance de responsabilité ; par elle, l'automobiliste est protégé contre les risques de responsabilité qu'il peut encourir à la suite d'accidents corporels et de dommages matériels causés à autrui, et à propos desquels il pourrait être condamné à verser aux victimes des dommages et intérêts à titre de réparation. Ce qualificatif « assurance directe » ne paraît pas très heureusement choisi. L'automobiliste ne répare pas directement le préjudice qu'il a causé ; c'est la compagnie qui répare les dommages causés aux tiers par l'assuré ; celui-ci ne reçoit pas d'indemnité, l'assurance le met seulement à l'abri des recours des tiers. L'assurance de responsabilité est en effet plus une assurance de garantie qu'une assurance de réparation.

Par la tierce assurance, la compagnie garantit les dommages causés aux voitures automobiles assurées.

L'assurance tous risques réunit dans un même contrat l'assurance directe, la tierce assurance et garantit en plus les dommages qui pourraient résulter pour l'assuré du vol et de l'incendie des voitures décrites dans la police. C'est la sécurité la plus complète qui soit actuellement.

(1) Cf. Renout, *Etude sur la garantie conférée aux assurés par les diverses polices d'assurance contre les accidents d'automobile*, thèse Paris, 1931, et Ganne, *De la garantie par l'assurance de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile*, thèse Dijon, 1931.

Seules donc l'assurance directe et l'assurance tous risques, en ce que celle-ci englobe celle-là, nous intéressent ici. Le plus souvent, la partie relative à l'assurance de la responsabilité civile n'est, dans la police tous risques, que la reproduction des termes employés dans la rédaction de la police assurance directe, mais parfois la police tous risques accorde une protection plus complète à l'assuré, en ce qui concerne la responsabilité civile. C'est une police tous risques que nous prendrons comme point de départ de l'étude de la protection sur laquelle l'assuré est en droit de compter lorsqu'il cause un préjudice aux personnes qu'il transporte.

Le mieux que nous puissions faire est de rappeler dans leurs termes mêmes les diverses clauses d'une police prise comme exemple, en s'en tenant aux stipulations qui nous intéressent.

Article 2. Risques garantis.

Titre A. Accidents causés aux tiers.

I. La compagnie garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré ou le conducteur autorisé peuvent encourir à raison d'accidents corporels et de dommages matériels causés aux tiers par les voitures automobiles désignées aux conditions particulières.

La garantie de la compagnie est acquise dans tous les cas où la responsabilité civile :

1^o de l'assuré serait engagée en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil ;

2^o du conducteur autorisé serait engagée soit par suite d'une faute, d'une imprudence, alors qu'il est au volant du véhicule, soit dans le cas où sa responsabilité serait engagée en tant que gardien de la chose, à l'exclusion des cas où ledit conducteur agirait en tant que commettant.

La garantie s'applique aux accidents causés aux tiers dans tous les endroits où les voitures assurées peuvent circuler.

La garantie de la présente police ne couvre également que les dommages corporels causés aux tiers transportés à titre gratuit, sauf exclusion ci-dessous.

Sont exclus de la garantie, les dommages causés :

1^o au conducteur de la voiture ;

2^o aux membres de la famille de l'assuré ou du conducteur, ci-après désignés : conjoints, ascendants, descendants, frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs, beaux-parents, gendres, brus, beaux-fils et belles-filles ;

3^o à tous les salariés de l'assuré ou du conducteur » (1).

.

Des termes de cette police, les expressions employées par les autres compagnies se ramènent à celle-ci, il se dégage que si les accidents causés à toutes les personnes qui n'utilisent pas l'automobile

(1) Police de la Compagnie *Le Phénix Accidents*.

sont compris dans la garantie, parmi les accidents causés aux personnes transportées, sont seuls garantis ceux survenus aux personnes transportées gratuitement, non ceux dont peuvent être victimes les personnes transportées à titre onéreux. La garantie est en effet limitée aux conséquences de la responsabilité civile de l'assuré, nous aurons d'ailleurs à revenir sur cette question. Ce n'est pas qu'il soit interdit aux parties de stipuler que les accidents causés aux personnes transportées à titre onéreux seront garantis, mais le plus couramment une telle clause n'est pas insérée dans la police et les dits accidents sont exclus. Il est nécessaire qu'une clause spéciale précise que les voyageurs à titre onéreux bénéficient de l'assurance. Les deux risques sont en effet bien différents, et le risque assumé par l'assureur est beaucoup plus important lorsqu'il comprend les accidents causés à toutes les personnes transportées, qu'elles le soient à titre gratuit ou à titre onéreux, que si les premières seules bénéficient de la protection. Les chances de la réalisation du risque sont plus nombreuses dans le premier cas que dans le second, le taux de la prime sera, de ce fait, sensiblement plus élevé, aussi importe-t-il que les parties se soient mises d'accord sur le risque couvert. Les compagnies doivent se protéger contre les propriétaires d'automobiles qui, sans être voituriers de profession, font cependant, moyennant le paiement

d'une rémunération en espèces, du transport de voyageurs, sans s'être convenablement assurés. Si un accident se produit dans ces conditions, l'assureur refuse, avec raison, d'indemniser les victimes, le risque n'étant pas compris dans le contrat, et celles-ci restent sans aucune protection. La connaissance du caractère exact du fait de transport est, on le voit, une question primordiale. Si, dans certains cas délicats, qu'on peut qualifier de cas-limites parce qu'ils se trouvent aux frontières du transport à titre onéreux et du transport à titre gratuit, les assurés savaient que les gens qu'ils véhiculent le sont à titre onéreux et par conséquent ne bénéficient pas de la garantie, ils hésiteraient sans doute à les prendre dans leur voiture.

Les accidents causés aux personnes transportées gratuitement sont, par contre, compris dans la garantie. Les polices le prévoient expressément. La compagnie garantit la responsabilité civile de l'assuré du fait des accidents corporels pouvant survenir aux personnes transportées gratuitement dans la voiture assurée. A propos de cette clause, il est préférable d'écrire personnes transportées gratuitement que tiers, comme on lit dans certaines polices. Certes, le plus souvent, aucun lien contractuel n'existe entre l'automobiliste et son obligé. Mais le cas peut se présenter où l'automobiliste sera tenu de conduire le voyageur en un lieu déterminé, où un contrat les unira l'un à l'autre : il sera alors

inexact de qualifier de tiers la personne transportée, et cependant il semble résulter de l'intention des parties, nous y reviendrons, qu'elles ont voulu que cette hypothèse soit comprise dans l'assurance.

Nous plaçant maintenant dans l'hypothèse la plus fréquente, et admettant qu'il n'ait été stipulé dans la police que relativement au transport à titre gratuit, il y a lieu de dégager quelle est l'exacte étendue de la garantie promise par l'assureur. Tout se résume à la question de savoir ce qu'on entend par transport à titre gratuit. Les parties ont convenu que la garantie de l'assureur s'applique aux personnes transportées à titre gratuit : qu'elle ne s'appliquait pas aux personnes transportées à titre onéreux. Cela est très clair et paraît n'être pas devoir donner lieu à difficultés, à condition que les parties s'entendent sur la nature du transport. De fait, pendant longtemps, des ententes amiables intervenaient entre assureurs, assurés et victimes. Il était admis généralement que les seuls transports rémunérés en espèces pouvaient être qualifiés de transport à titre onéreux. C'était une conception étroite de la notion de rémunération, mais c'était celle de la plupart des assurés, et les compagnies l'acceptaient assez facilement ; elle était, somme toute, conforme à la lettre des polices. Des compagnies n'insèrent-elles pas dans leurs polices une clause excluant de l'assurance tous accidents qui surviendraient lorsque la voiture transporte des

• voyageurs à titre payant. A cette expression correspond une idée de rémunération, et les assurés pouvaient raisonnablement penser que le seul transport exclu était celui pour lequel une prestation en espèces et dans certaines hypothèses en nature était stipulée. Lorsque le transport était rémunéré en services, ou se rattachait à une opération plus ample et à titre onéreux qui lui donnait une pareille teinte onéreuse, il était tenu pour compris dans la garantie : apparemment le transporteur ne reçoit pas de rémunération. Il arrivait que les sinistres étaient le plus souvent réglés de manière satisfaisante pour les victimes, l'assuré et l'assureur, et la question de savoir quel était le caractère du transport et si l'assurance devait jouer n'était que rarement portée devant les tribunaux.

Tout cela n'eut qu'un temps. En 1932, deux arrêts furent rendus qui vinrent jeter le trouble dans les milieux d'assurances et qui allaient à l'encontre des idées couramment admises jusque-là. Ces deux arrêts considéraient comme étant effectués à titre onéreux des faits de transport qui jusque-là étaient considérés comme effectués à titre gratuit ; les hypothèses dans lesquelles jouait l'assurance se trouvaient devenir moins nombreuses. Le premier arrêt fut celui de la Cour de Montpellier du 12 février 1932 (1). On pensait que la protection de

(1) Montpellier, 12 février 1932, R. G. A. T., 1932, 566, 2^e arrêt.

l'assureur est acquise à l'automobiliste qui ne reçoit aucune rémunération pour le transport. Tel était sans doute l'état d'esprit de M. Herail, le boucher de Millau, lorsqu'il invita Merveil à monter dans son automobile afin de bénéficier des observations de celui-ci sur les ressources du pays en animaux destinés à la vente et après lui avoir promis une commission par tête de bétail achetée. La clause de ma police, pensait-il, doit être interprétée comme excluant seulement les accidents survenus aux personnes transportées à prix d'argent ; comme, loin d'être payé par M., c'est moi qui le paie, le transport est certainement compris dans l'assurance. Mais hélas, il était dans l'erreur, et la Cour de Montpellier le lui a bien montré. Il faut d'ailleurs préciser que l'assureur ne contestait nullement le caractère gratuit du transport, afin d'opposer à l'assuré la non-assurance. C'est le transporté qui désirant se placer sur un terrain lui permettant de démontrer plus facilement la responsabilité du transporteur, soutint qu'il s'agissait d'un transport à titre onéreux. La Cour le suivit, et nous avons vu qu'elle avait eu raison (1). L'arrêt admettait ainsi qu'une rémunération autrement qu'en argent pût tenir lieu de contreprestation dans un contrat de transport, solution exacte et conforme à la jurisprudence actuelle d'après laquelle le prix peut con-

(1) Cf. p. 40.

sister en une contreprestation quelconque ou en un service à rendre, et dans l'espèce qui lui était soumise, la contre-partie du transport par le marchand de bestiaux était l'exécution par le courtier du contrat de louage de services intervenu entre eux. L'assureur ne put alors faire autrement qu'invoquer la clause claire et précise de son contrat d'après laquelle il ne garantissait que le transport gratuit, et la Cour décider que le transporteur ne pouvait « exiger de la compagnie l'*Europe* la prise en charge de sa responsabilité ». C'est celui-ci qui, finalement, dut indemniser le courtier.

Les assurés s'émurent : leur intention, manifestée à la signature du contrat, était dépassée, et la conception qu'ils se faisaient du transport à titre onéreux se trouvait contredite. Cette émotion ne fit que s'accroître lorsque fut rendu par la Cour de Grenoble l'arrêt du 2 mai 1932 que nous avons déjà rencontré. Cet arrêt est nettement favorable aux compagnies. Il décide, en effet, que le transport est à titre onéreux dès qu'un but lucratif anime le transporteur ; ce qui a pour résultat de faire du transport à titre gratuit une hypothèse tout à fait exceptionnelle. Par contre, les assurés ne trouvaient plus dans l'assurance la protection à laquelle ils s'attendaient et en vue de laquelle ils avaient contracté.

Il importait alors de calmer les inquiétudes des assurés en définissant ce qu'était le transport gra-

tuit : par le fait même, on précisait les hypothèses dans lesquelles le souscripteur était en droit de compter sur la garantie de l'assureur. Les compagnies ne pouvaient exclure de l'assurance que les transports rémunérés en espèces, c'eût été pour elles conserver un risque trop lourd. Il était cependant nécessaire de fixer avec précision l'étendue des risques garantis. Dans ce but, les compagnies rédigèrent une clause qu'elles se proposaient d'insérer dans les polices, celles adhérentes à l'entente automobile adoptèrent une formule unique qu'elles proposèrent à leurs clients sous forme d'avenant — elle est maintenant comprise dans la police — et qui est ainsi conçue :

« Les parties conviennent ce qui suit :

« La garantie stipulée au contrat à l'égard des accidents atteignant les tiers transportés, qui n'a actuellement d'effet qu'au cas d'un transport gratuit, c'est-à-dire pour lequel l'assuré n'a reçu, ni demandé aucun paiement, soit en argent, soit en nature, s'appliquera désormais au cas où un transport, répondant pleinement à ces conditions, serait néanmoins considéré par une décision judiciaire comme présentant un caractère onéreux, et ce, contrairement aux déclarations de l'assuré. »

Pour cette extension de garantie, une surprime de 4 % était demandée aux assurés ; actuellement, la plupart des compagnies consentent à l'insérer dans les polices sans augmentation du taux de la prime.

Nous devons louer les compagnies d'assurance de leur initiative. Elles ont compris qu'il était nécessaire de préciser la garantie accordée aux assurés, les conditions d'application de la police et ont fait un louable effort en ce sens. Mais le but qu'elles s'étaient, semble-t-il, proposé, a-t-il été atteint ? Il est permis d'en douter. Les termes de l'avenant témoignent de l'embarras où se trouvait le rédacteur.

Et d'abord, cette clause est-elle valable ? Elle paraît aller à l'encontre de l'autorité des décisions judiciaires et qualifier de gratuit un fait de transport qui aurait été considéré par un jugement ou un arrêt comme présentant un caractère onéreux. En réalité, telle n'est pas la portée de cette clause. Elle signifie que la garantie de la compagnie sera acquise à l'assuré même dans certaines hypothèses de transport à titre onéreux qui sont comprises dans le risque assuré en outre du transport à titre gratuit.

Telle qu'elle est rédigée, la clause nouvelle n'apporte pas de grandes précisions. Avant qu'on l'insérât dans les polices, la difficulté était de déterminer ce qu'était le transport gratuit, afin de savoir quand devait jouer la garantie de l'assureur. Le transport gratuit est celui pour lequel « l'assuré n'a reçu ni demandé aucun paiement, soit en argent, soit en nature ». La clause définit ainsi, par *a contrario*, le transport à titre onéreux, exclu de l'assurance. Lorsqu'une difficulté se présentant il s'agira de

savoir si l'on se trouve en présence d'un cas d'application du contrat, il suffira de rechercher si le transporteur a reçu ou demandé un paiement en espèces ou en nature, et s'il n'en est rien, le contrat s'appliquera. Le problème est tout simplement renversé, car l'avenant ne dit guère autre chose que cette vérité première qu'il y a transport gratuit lorsqu'il n'y a pas transport à titre onéreux. Aucune difficulté ne se présentera si le transporteur est rémunéré en espèces, il sera facile d'apercevoir le caractère du transport. Mais que faut-il entendre par paiement en nature ? quel est le sens, la portée exacte de cette expression ? Il importe de s'entendre sur ce point. Suivant le sens plus ou moins large donné à cette formule, la police produira effet dans un nombre d'hypothèses plus ou moins grand.

L'intention du rédacteur était sans doute de mettre en harmonie l'état d'esprit des assurés avec la tendance nouvelle qui se manifestait en jurisprudence de revenir à l'interprétation généralement admise auparavant qui cadrerait assez bien avec l'intention des assurés. Le risque assumé par les compagnies sera d'autant plus important que le sens donné à la formule « paiement en nature » sera moins compréhensif. Il est bien entendu que le transport moyennant espèces n'est pas compris dans la garantie ; en est-il de même de toutes les hypothèses de transport à titre onéreux tel que nous l'avons défini ? Si la contreprestation consiste dans

la livraison d'un objet quelconque sur lequel l'accord des parties est intervenu, l'assuré admettra assez volontiers que le transport est à titre onéreux ; mais si la rémunération consiste en un service rendu par le transporté ou si le transport est à titre onéreux parce qu'étant l'accessoire d'une opération plus ample et à titre onéreux qui le colore, tiendra-t-on cette rémunération comme constituant un paiement en nature ? Juridiquement, il y a contrat de transport ; l'assuré n'a-t-il pas eu cependant l'intention de comprendre dans la garantie un transport accompli dans ces conditions ? M. Chazelles, qui rédigea l'avenant, examinant s'il était possible d'admettre que les polices, en limitant la garantie aux transports gratuits, n'ont entendu exclure que les transports payés en espèces et non pas tous les transports à titre onéreux sans exception, conclut qu'une telle affirmation « apparaît aussi arbitraire qu'aventurée, et aussi fragile qu'irréfléchie » (1). Pourquoi alors s'en remettre aux déclarations de l'assuré pour donner une solution à la question de savoir si la garantie doit s'appliquer. L'automobiliste ne manquera jamais de prétendre, sinon à la signature du contrat, du moins après l'accident, qu'il tenait un tel transport pour effectué à titre gratuit afin de faire jouer l'assurance, car on sait

(1) Chazelles, *Où commence le transport gratuit, où commence le transport onéreux ?* *L'Argus*, Journal international des assurances, numéro du 25 septembre 1932.

que c'est après l'accident que le souscripteur lit sa police et affirme qu'elle couvre un très grand nombre de risques. Et le plus souvent cette déclaration sera conforme à la véritable pensée de l'assuré : celui-ci n'est pas toujours suffisamment éclairé par l'assureur et peut ignorer la portée de certaines dispositions du contrat. D'après les termes de la police, tout transport à titre onéreux est exclu, même celui qui, en apparence, est gratuit ; si la rémunération consiste en un service, il semble difficile de dire qu'un service soit un paiement en nature, et le transport doit alors être compris dans la garantie.

Puisqu'on voulait préciser le risque assuré, il eût été nécessaire de rédiger une clause elle-même claire et précise. Celle-ci n'a pas ces qualités. La tâche du rédacteur était certes délicate, mais il ne paraît pas avoir réussi à donner aux assurés une idée exacte de leurs droits, et l'incertitude doit, comme auparavant, hanter l'esprit de ceux-ci.

Lorsque, par exemple, le voyageur offre un déjeuner ou un objet quelconque à l'automobiliste qui l'emmène dans sa voiture, ce cadeau constitue-t-il la contre-partie du transport ? Il est certain que non, et cependant ne peut-on affirmer qu'il y a paiement en nature ? C'est en réalité un cadeau d'usage et quelle qu'en soit la valeur, il ne peut tenir lieu de rémunération. Pour que l'objet donné au transporteur puisse tenir lieu de paiement, il

est nécessaire que les parties aient convenu, lors de la conclusion du contrat de transport, que telle était la destination de cet objet. Supposons qu'un automobiliste emmène en excursion un ami et que celui-ci offre au retour du voyage un objet d'art à son transporteur, ou un jouet à l'enfant de celui-ci. L'hypothèse est très pratique. Il n'y a pas paiement en nature ni contrat de transport. L'automobiliste fait une politesse à son ami, celui-ci en fait une à son tour. Il en serait de même si le voyageur offrait un déjeuner ou un dîner à son ami pendant l'étape. Si, au contraire, avant d'entreprendre la randonnée, il avait été convenu que le transporté paierait l'essence et l'huile, — nombreux sont les gens qui voyagent ainsi à frais communs — et qu'un accident survienne, l'assuré peut-il invoquer le contrat d'assurance ? Nous ne le pensons pas. Le paiement de l'essence et de l'huile est ici la contre-partie du transport. C'est parce que le voyageur s'est obligé à acquitter certains frais que l'automobiliste a consenti à le prendre dans sa voiture : il y a paiement en nature. Certes, la consommation d'essence et d'huile sera sensiblement la même, que le propriétaire de la voiture voyageât seul ou accompagné, mais il ne s'en est pas moins formé un véritable contrat de transport ; la cause du transport est l'exécution, par le voyageur, de l'obligation qu'il a contractée. Le transport a le caractère onéreux. Ce caractère est plus évident encore lorsque le

voyageur n'est pas lié d'amitié avec le transporteur, telle l'hypothèse d'un représentant de commerce qui, devant accomplir une tournée d'affaires, cherche des collègues ayant à suivre le même itinéraire que lui, qui paient certaines fournitures, essence et huile, le voyageur fournit sa voiture. Le transport est plus qu'intéressé, il est à titre onéreux. Le transporteur supportera seul la réparation du préjudice causé à son compagnon de route au cours d'un accident dont il sera déclaré responsable.

Puisque dans certains cas l'assureur fait appel au sentiment de l'assuré en ce qui concerne la détermination du caractère du transport, lorsqu'un transport juridiquement à titre onéreux est considéré par le souscripteur de la police comme étant à titre gratuit, des divergences de conception sont à redouter qui sépareront l'automobiliste et la compagnie. Nous reprochons à la clause nouvelle de n'avoir pas assez précisé ce qu'était le transport gratuit par opposition au transport à titre onéreux et de laisser ainsi place à des différences d'opinion. Qui sera alors désigné pour mettre les parties d'accord ? Ce seront les tribunaux, appelés à donner une définition de l'expression transport en nature, ou plutôt de dire si dans l'espèce qui leur est soumise, la contreprestation doit être tenue comme étant un paiement en nature. A quoi sert-il alors d'avoir rédigé une clause ? Du reste, cette obscurité est loin d'être favorable aux assureurs envers qui

les juges ne se montrent pas toujours très tendres. Lorsque les compagnies n'ont pas eu le soin de rédiger les clauses des polices avec une précision et une clarté suffisantes, et quand un doute s'élève sur la portée de la disposition litigieuse, le doute est interprété en faveur de l'assuré contre la compagnie ; celle-ci s'est en effet « rendue coupable d'imprécision grave et n'a qu'à s'en prendre à elle-même de n'avoir spécifié d'une manière plus claire la clause litigieuse » (1) ; ce qui est très juste. Les compagnies ont donc tout intérêt à rédiger des clauses aussi clairement que possible, afin qu'aucun doute ne puisse subsister dans l'esprit de l'assuré ; cela aura un double avantage : éviter un recours de l'assuré devant les tribunaux et une condamnation certaine de l'assureur par le juge.

Cet effort vers une précision plus grande doit être relevé dans la clause adoptée par la Compagnie *l'Urbaine et la Seine*, dont la police « assure la réparation des accidents corporels subis par les tiers transportés à titre gratuit, les menus actes de participation, occasionnels et gracieux, aux frais de route, ou les bénéfices escomptés d'une affaire commune n'étant pas considérés comme une rétribution véritable ». Cette disposition marque, croyons-

(1) Trib. civ. Pontarlier, 8 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933.1.492. Dans le même sens, cf. Bordeaux, 18 mai 1931, S. 1932.2.144.

nous, un progrès sur celle adoptée par les compagnies adhérentes à l'Entente automobile.

Nous pensons que la difficulté serait sinon supprimée, du moins sensiblement atténuée par l'adoption de la distinction du transport à titre gratuit en transport bénévole et en transport intéressé. Pourquoi ne pas faire état de cette distinction vers laquelle semble tendre la jurisprudence et que nous préconisons. « Sont compris dans la garantie, lit-on dans les polices, les accidents corporels causés aux personnes transportées gratuitement dans la voiture assurée. » Or le transport gratuit va jusques et y compris le transport intéressé. Ce qu'il faut d'abord et surtout, c'est appeler les choses par leur nom, c'est qualifier de transport gratuit le transport gratuit, et de transport à titre onéreux le transport onéreux, quelle que puisse être l'opinion de l'assuré sur cette question. Si les compagnies consentent à comprendre dans la garantie certaines hypothèses de transport à titre onéreux, qu'on les qualifie ainsi sans distinguer entre la qualification du tribunal et celle du transporteur, distinction au fond assez choquante et qui semble refuser toute confiance aux magistrats puisqu'on veut ignorer leurs décisions.

Une fois qu'il a été bien précisé ce qu'est le transport gratuit, la nécessité d'une clause particulière ne semble plus s'imposer. Il suffit de dire dans la police que la compagnie garantit le transport gratuit,

qu'il s'agisse d'un transport bénévole ou d'un transport intéressé, on pourra ajouter quelques hypothèses de transport à titre onéreux, ainsi qualifiés, s'il en est ainsi convenu. Toutefois, si l'on tenait à insérer une clause particulière, elle pourrait être ainsi rédigée :

« La garantie de la présente police couvre les dommages corporels causés aux personnes transportées dans la voiture assurée, à condition qu'il s'agisse d'un transport à titre gratuit, bénévole ou intéressé de la part du transporteur et pour lequel aucune rémunération n'a été convenue entre les parties. » On pourrait ajouter : « Sont au contraire exclus de la garantie tous les accidents qui pourraient survenir aux personnes transportées à titre onéreux, qu'il s'agisse d'un contrat de transport, dont l'élément matériel consiste en la stipulation et la promesse respectives d'un prix en espèces à payer, d'une contreprestation à fournir ou d'un service à rendre, ou que le transport soit l'élément essentiel d'une opération plus ample et à titre onéreux. »

Cette clause est évidemment loin d'être parfaite ; elle tend cependant à préciser la garantie de l'assureur. Le transport gratuit comprend le transport bénévole et le transport intéressé qui certainement sont considérés par l'assuré-transporteur comme étant à titre gratuit et qu'il peut légitimement tenir pour assurés. Quant aux transports dont la contre-

partie consiste en un service rendu, il y aura lieu de préciser expressément qu'ils sont compris dans la garantie si telle est l'intention des parties, mais qu'on les qualifie de transport à titre onéreux, car c'est bien son caractère sans qu'on puisse cependant soutenir qu'il est rémunéré en nature.

Si l'assuré fait fréquemment usage de son automobile pour l'exercice de sa profession, visite sa clientèle, transport d'un client éventuel en vue d'une affaire à réaliser, par exemple, un alinéa spécial pourra préciser que la garantie de la compagnie s'applique à de semblables faits de transport. D'autre part, le marchand de bestiaux qui a l'occasion d'emmener dans sa voiture des courtiers liés envers lui par un contrat de louage de services stipulera que ce transport est compris dans l'assurance ; cette stipulation est nécessaire, car ce transport est à titre onéreux et le transporteur considère certainement qu'il n'a rien reçu pour l'effectuer.

Le transport gratuit se divise en transport bénévole et en transport intéressé. A celui-ci nous avons donné comme fondement de la responsabilité du transporteur l'article 1384 du Code civil. Cela justifiera-t-il une augmentation du taux de la prime ? La plupart des compagnies ont renoncé à réclamer à leurs clients la surprime de 4 % qu'ils estimaient primitivement devoir exiger de leur part pour que leur soit accordée l'extension de garantie résultant

de l'avenant de l'entente automobile. Cette disposition visait spécialement le transport que l'assuré considère comme étant à titre gratuit alors que les tribunaux le qualifient de transport à titre onéreux. Or, lorsqu'il y a contrat de transport, la victime, pour démontrer la responsabilité du voiturier, doit se fonder sur l'article 1784 du Code civil ; la responsabilité du transporteur intéressé a pour base l'article 1384 du même Code civil. La preuve mise à la charge de la victime de l'accident, pour que soit engagée la responsabilité du voiturier, est aussi facile dans un cas que dans l'autre, de même que dans l'une et l'autre hypothèse le transporteur doit, s'il veut être exonéré de toute responsabilité, démontrer que l'accident est dû à une cause étrangère qui ne lui est pas imputable ; les chances qu'a l'assureur de voir engager la responsabilité de son client et par conséquent de se voir obligé d'indemniser la victime sont à peu près égales de part et d'autre ; le montant de la réparation diffère peu pratiquement suivant qu'on se trouve en présence d'une responsabilité contractuelle ou d'une responsabilité délictuelle : le risque est à peu près identique et le taux de la prime ne semble pas devoir être augmenté.

Prenons pour exemple l'arrêt de la Cour de Grenoble du 2 mai 1932. Il fait application de l'article 1784 et affirme à la suite de la victime qu'un transport effectué dans un but lucratif est un trans-

port à titre onéreux. Les compagnies consentent à tenir pour gratuit un tel transport malgré la qualification qui lui est donnée et à le garantir sans surprime. Supposons que l'arrêt ait fait application de notre distinction : le transport était un transport intéressé, donc la responsabilité du transporteur était régie par l'article 1384 ; les conséquences eussent été les mêmes. Il n'y a pas de raison, croyons-nous, pour que l'assureur réclame une surprime, ou, s'il en exige une, pour qu'elle soit supérieure à 4 % du taux de la prime, pour garantir le transport intéressé.

La distinction du transport gratuit en transport bénévole et en transport intéressé a donc cet avantage de réduire les difficultés d'interprétation des polices d'assurance en rendant presque inutile l'insertion d'une clause obscure et imprécise, augmentant ainsi la sécurité de l'assuré, de l'assureur et de la victime.

SECTION II

Les personnes transportées à titre gratuit vis-à-vis desquelles la responsabilité de l'assuré est couverte.

Malgré que l'automobiliste soit garanti par l'assurance contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile à l'encontre des personnes qu'il transporte gratuitement dans sa voiture, il est des hypothèses dans lesquelles l'assuré ne pourra

invoquer la garantie de l'assureur et où les indemnités qu'il est tenu de payer à la victime resteront à sa charge. Sa responsabilité n'est pas, en effet, couverte vis-à-vis de toutes les personnes qu'il transporte à titre gratuit.

Le principe, nous le connaissons : sont seuls garantis les accidents corporels causés aux personnes transportées gratuitement. Diverses exceptions sont apportées à ce principe, soit qu'elles résultent de la rédaction même des polices, soit qu'elles découlent de stipulations expresses au contrat.

Les accidents survenus aux personnes transportées à titre payant sont exclus de l'assurance. Cela va de soi et découle par *a contrario* des termes employés. Cependant des polices le précisent : « Ne sont pas compris dans l'assurance les accidents survenant en cours de transports payants. » Faut-il entendre par là les seuls transports dans lesquels le voyageur acquitterait un prix en espèces ? C'est l'interprétation qui pourrait être donnée à cette expression. Cependant, nous ne croyons pas qu'elle puisse être adoptée. Mieux vaudrait dire que sont exclus les accidents survenus aux personnes transportées en vertu d'un contrat de transport, ou mieux encore, transportées à titre onéreux. Les transports dont la contre-partie serait une contreprestation quelconque, ou même consisterait en un service à rendre, seraient ainsi exclus de la garantie. Ces termes correspondraient mieux à

ceux de la clause employée par ailleurs dans la police et que nous proposons, d'après laquelle l'assurance s'applique aux accidents survenus aux personnes transportées gratuitement, en vertu d'un transport bénévole ou intéressé. Ainsi, d'un côté, exclusion de tout transport à titre onéreux, et de l'autre, garantie de tout transport à titre gratuit : aucune équivoque ne subsisterait. L'expression voyageur à titre payant est trop étroite, elle évoque, nous l'avons dit, l'idée d'une prestation versée directement et n'embrasse pas toutes les hypothèses de transport à titre onéreux.

Il est aussi stipulé dans les polices que ne sont pas compris dans l'assurance les accidents atteignant soit le conducteur de l'automobile, soit des parents ou alliés du souscripteur, jusqu'au deuxième degré inclusivement en ligne collatérale, soit des salariés du conducteur ou du souscripteur en cours de fonctions.

Les accidents atteignant le conducteur de l'automobile souscripteur, préposé ou conducteur autorisé, ne sont pas garantis. Le pilote de la voiture ne peut évidemment être considéré comme une personne transportée ; nous n'avons pas à insister sur ce point. Disons cependant que le conducteur devra, s'il veut être protégé en cas d'accident lui survenant, contracter une assurance individuelle qui n'est pas une assurance de responsabilité, mais une assurance de personnes.

Sont également exclus les membres de la famille de l'assuré ou du conducteur autorisé ci-après désignés : conjoint, ascendants, descendants, frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs, beaux-parents, gendres, brus, beaux-fils, belles-filles. Cette énumération est limitative et toutes autres personnes qui peuvent être emmenées dans la voiture bénéficient de la garantie au cas où elles seraient victimes d'un accident. C'est ainsi qu'un arrêt récent a décidé que « la femme du beau-frère de l'assuré n'est pas comprise dans cette énumération » (1).

Les personnes ainsi désignées sont exclues pour de multiples raisons : d'abord parce qu'elles vivent habituellement, pour la plupart, sous le toit de l'assuré, ou tout au moins sont susceptibles de se servir fréquemment de la voiture de leur parent. Ce sont évidemment les membres de sa famille que l'automobiliste emmène le plus souvent avec lui, les chances de survenance d'accidents sont de ce fait plus grandes que vis-à-vis des autres personnes qui ne profitent de la voiture qu'occasionnellement. D'autre part, l'assureur peut redouter que des collusions n'interviennent entre l'assuré et ses parents, ententes dont il pourrait être victime et qui lui causeraient un certain préjudice. L'automobiliste pensera et osera plus facilement proposer à un de ses proches parents de bâtir toute une expli-

(1) Rouen, 10 avril 1930, R. G. A. T., 1931, 94 ; cf. Rennes, 23 décembre 1930, *Rec. Rennes*, 1931, 164.

cation sur les conditions dans lesquelles s'est produit l'accident qu'à toute autre personne avec laquelle il est moins lié. Il sera moins gêné avec le premier qu'avec la seconde qu'il peut ne pas connaître très intimement et, voyant celui-là plus souvent que celle-ci, il leur sera plus facile de s'entendre sur tous les détails de l'explication à adopter. L'automobiliste peut faire pression plus facilement sur certains membres de sa famille que sur des étrangers. Enfin, l'exclusion de certains parents de l'assuré ou du conducteur diminue d'autant le risque assumé par l'assureur, et c'est surtout le but visé par celui-ci : l'assuré accepte assez facilement cette exclusion, il peut en effet penser n'avoir pas à craindre un recours de leur part en cas d'accident.

Une convention spéciale et expresse peut d'ailleurs intervenir entre l'assureur et l'assuré aux termes de laquelle celui-ci s'engage à payer les indemnités fixées aux conditions particulières de la police « si les membres de la famille du contractant désignés d'autre part sont victimes, contre leur volonté, d'une lésion corporelle occasionnée par l'action soudaine d'une force extérieure, alors qu'ils sont transportés à titre gracieux dans l'automobile décrite à la police et sans qu'ils prennent part, à un titre quelconque, au service ou à la conduite de la voiture » (1). Il va de soi que, le risque assuré

(1) Extension de garantie aux membres de la famille, pratiquée par la Compagnie *Le Nord*.

étant plus grand, cette extension de garantie a pour contre-partie une élévation du taux de la prime, majoration calculée notamment d'après le nombre de places de la voiture.

L'assurance ne s'applique pas non plus en faveur des associés, domestiques, préposés et salariés de l'assuré et du conducteur, sans qu'il y ait à rechercher quel est le caractère du transport, s'il est à titre onéreux ou à titre gratuit. Du reste, le plus souvent, les accidents survenant à ces personnes se produiront dans des conditions telles qu'il y aura accident du travail.

Dans ces diverses hypothèses, lorsqu'un accident survient, la garantie promise à l'automobiliste par l'assureur ne peut être réclamée à celui-ci qui a mis comme condition de sa garantie que les personnes transportées le soient à titre gratuit, ou qu'elles ne soient pas parentes à un certain degré ou au service de l'assuré. Ces conditions n'ayant pas été réunies et observées, il y a non assurance et non pas déchéance du bénéfice de la garantie. L'assuré ou la personne victime de l'accident devra démontrer qu'elle est effectivement comprise dans l'énumération des personnes vis-à-vis desquelles la responsabilité de l'assureur existe.

Hormis les personnes ainsi exceptées, et à moins, bien entendu, de convention contraire, toutes les autres personnes transportées à titre gratuit peuvent agir contre l'assureur de l'auteur responsable

du dommage qu'elles ont subi. Néanmoins, et vis-à-vis de ces mêmes personnes, la garantie de l'assureur est réduite par l'insertion dans les polices d'une clause aux termes de laquelle « la garantie ne couvre que les dommages corporels causés aux personnes transportées à titre gratuit ». On se souvient qu'une clause plus générale de la police garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir à raison d'accidents corporels et de dommages matériels causés aux tiers. Lorsqu'un piéton est renversé par la voiture assurée, il a droit à être indemnisé du fait du dommage qu'il a subi dans sa personne physique et de la détérioration des objets qu'il pouvait avoir avec lui ou qui lui appartenaient et il peut, dans ce but, agir contre l'assureur de l'automobiliste responsable. Au contraire, l'assureur ne garantit que les accidents corporels causés aux personnes transportées gratuitement dans la voiture assurée, et il ne peut nullement se voir poursuivi relativement au bris d'objets appartenant au voyageur et qui se trouvaient placés dans l'automobile. Sont ainsi exclus de la garantie les bagages à main, malgré que certains auteurs les considèrent comme le prolongement de la personne humaine.

Une difficulté s'est posée à propos de la question de savoir si la lacération des vêtements dont était revêtu le voyageur est comprise dans la garantie ou si, au contraire, elle en est exclue. Un arrêt de la

Cour de Paris (1) a décidé que si une clause de la police exclut les dégâts occasionnés aux objets contenus dans les voitures occupées ainsi que la perte de ces objets, « cette disposition ne peut viser que les malles, colis et autres objets matériels transportés, mais non les vêtements dont le voyageur est vêtu et qui font partie intégrante de sa personne ». Une telle interprétation nous paraît impossible ; les clauses des polices ne l'autorisent pas, tous les objets matériels appartenant à la personne transportée à titre gratuit sont exclus de la garantie de l'assureur, aussi bien les vêtements du voyageur que les autres objets et colis lui appartenant, et seul le préjudice corporel est compris dans l'assurance. Cela résulte indiscutablement et des termes de la clause et du fait de l'existence de cette clause même, rédigée vis-à-vis des voyageurs à titre gratuit pour restreindre aux accidents corporels la garantie qu'accorde l'assureur vis-à-vis des autres personnes et qui s'étend jusques et y compris le préjudice matériel.

SECTION III

La garantie de l'assureur, lorsque les personnes transportées à titre gratuit sont en surnombre.

Une autre condition que doit observer l'automobiliste, c'est de n'emmener dans sa voiture qu'un

(1) Paris, 18 octobre 1928, *Rec. Ass.*, 1929, 156.

nombre de voyageurs inférieur ou égal au nombre de places déclarées dans la police. Cette question du transport de personnes en surnombre donne lieu à quelques difficultés dont la solution est assez délicate. Lors de la conclusion du contrat, l'assuré doit déclarer « toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend à sa charge » (loi 13 juillet 1930, art. 15, 2^o). Notamment l'automobiliste qui contracte une assurance de responsabilité doit indiquer les principales caractéristiques de la voiture : marque, force en C. V., forme, nombre de places, etc. Cette indication de la contenance normale de la voiture doit être combinée avec l'article des conditions générales qui spécifie que la compagnie garantit la responsabilité civile de l'assuré ou du conducteur autorisé, du fait des accidents corporels pouvant survenir aux personnes transportées gratuitement dans la voiture. Un accident se produit-il alors que le nombre de personnes transportées est égal ou inférieur à celui des places déclarées, l'assureur se verra contraint de garantir les conséquences de la responsabilité de l'assuré ou du conducteur qui emmenait gratuitement des personnes dans la voiture désignée dans la police. C'est la responsabilité du souscripteur ou de tout autre conducteur autorisé qui est garantie. Nous reviendrons plus loin sur cette question.

Mais qu'adviendra-t-il si l'assuré, après avoir

déclaré que sa voiture pouvait contenir quatre personnes en sus du conducteur, tolère que six voyageurs, par exemple, prennent place à ses côtés et que survienne, dans ces conditions, un accident dont l'assuré soit déclaré responsable ? L'assureur pourra-t-il se voir condamné à garantir les conséquences pécuniaires de l'accident mises à la charge de l'assuré ? Y a-t-il déchéance ou risque exclu ?

Il faut distinguer deux cas : ou la police n'exclut pas formellement de l'assurance tous les accidents qui surviendraient aux personnes transportées gratuitement lorsque leur nombre est supérieur à celui des places indiquées aux conditions particulières, ou bien la police stipule que ne sont pas couverts les accidents survenus aux personnes transportées en surnombre.

1. — *Simple indication du nombre de places.*

La police contient seulement l'indication du nombre de places avec une extension de la garantie de l'assureur aux dommages causés aux personnes transportées gratuitement, sans limitation expresse de nombre.

La solution à la question de savoir si l'assurance joue malgré que le nombre de voyageurs ait été plus grand que celui des places déclarées variera suivant la valeur attachée à cette déclaration.

N'y voit-on qu'une simple description de la voiture assurée, sans grande influence sur l'opinion du

risque, le fait de surcharger l'automobile ne constitue pas dans ces conditions une aggravation de risques, il n'y aura pas déchéance. Quelques décisions l'admettent, affirmant que « le calcul de la prime est basé non sur le nombre de personnes nominalement transportables, mais sur la force du moteur », et parfois que seule est limitée l'étendue de la garantie, tandis qu'au contraire « l'obligation de ne transporter qu'un nombre de voyageurs correspondant à celui des places n'était pas une condition essentielle du contrat dont la violation entraînait déchéance » (1).

Cette jurisprudence, il faut le reconnaître, se rapproche assez de l'opinion de certains assurés. Ceux-ci n'attachent qu'une importance secondaire à la déclaration du nombre de places et considèrent surtout le montant de la somme assurée. Ils se croient garantis pour la somme stipulée, quel que soit le nombre des voyageurs, et si, du fait du transport de nombreuses personnes, le chiffre de la condamnation se trouve supérieur à celui fixé aux conditions particulières, l'automobiliste compte bien recevoir de son assureur une somme égale à celle stipulée, la seule sanction de l'imprudence du conducteur étant qu'il reste personnellement tenu du surplus envers ses compagnons.

(1) Paris, 12 mars 1930, R. G. A. T., 1930, 585 ; Bordeaux, 18 mai 1931, S. 1932.2.144 ; Lyon, 4 février 1932, R. G. A. T., 1932, 305 ; Montpellier, 28 décembre 1932, *Rec. Ass.*, 1933, 126, et 3 avril 1933, *Rec. Ass.*, 1933, 128.

De telles conceptions sont critiquables. Nous dirons plus loin que la déclaration du nombre de places est une des circonstances qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge, et qu'une déclaration inexacte entraîne la déchéance. Aussi des arrêts ont-ils cherché, tout en admettant que le fait de surcharger une voiture constituait une aggravation de risque, ayant des conséquences rigoureuses pour l'assuré, un moyen d'éviter ces conséquences. L'assureur exclut le plus souvent de sa garantie les accidents causés à certains parents proches de l'assuré et du conducteur, ainsi que leurs préposés, associés, salariés. Les magistrats ont alors décidé que dès l'instant où l'assurance ne jouait pas en faveur de ces personnes, celles-ci ne devaient pas entrer en ligne de compte dans le calcul du nombre de voyageurs qui, normalement, pouvaient être admis à prendre place dans la voiture. La garantie est limitée à telle somme et à tel nombre de personnes transportées gratuitement. L'assuré s'interdit par là de transporter plus d'un certain nombre de voyageurs avec garantie, mais nullement ses préposés ou membres de sa famille, non compris dans l'assurance, et « cinq personnes (nombre de places déclaré) peuvent être admises dans la voiture en dehors de G. et G. exclus de la garantie » (1).

(1) Paris, 12 avril 1926, *Rec. Ass.*, 1926, 146 ; Bordeaux, 24 novembre 1925, *D. H.* 1926, 676.

Ce moyen terme, qui distingue suivant la qualité des voyageurs, ne peut être admis. Que la personne montée en surnombre soit un parent de l'automobiliste ou une personne quelconque, la voiture n'en est pas moins surchargée et les chances d'accident accrues de ce fait. Il faut tenir compte de tous les voyageurs lorsqu'il s'agit de calculer si la limite indiquée aux conditions particulières a été respectée. Un arrêt de la Chambre des requêtes (1) condamne ce procédé. Une assurance a été contractée pour le transport de quatre personnes en sus du conducteur ; lors de l'accident, il est constaté que cinq personnes en sus du conducteur avaient pris place dans l'automobile. La Cour d'appel avait déclaré « que cette circonstance était de nature à influencer sur l'opinion du risque qui se trouvait aggravé, et que par suite elle devait entraîner pour l'assuré la déchéance du bénéfice de la police ». La Cour suprême a estimé que cet arrêt était légalement justifié et qu'il n'y avait pas lieu d'examiner un autre moyen invoqué, lequel reprochait à l'arrêt d'avoir déclaré qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur le point de savoir si G., le conducteur, était ou non le préposé de l'assuré. « Il est sans intérêt de rechercher si G. était le préposé de T. (l'assuré), car celui-ci ne peut plus, en vertu du moyen précédent, se prévaloir de l'assurance, que dans aucun

(1) Cass. req., 28 avril 1933, D. H. 1933, 298.

cas il ne peut plus désormais invoquer au sujet de l'accident occasionné par ledit G. » Et cependant, G. était exclu de la garantie en tant que conducteur et en tant que préposé. La Cour, si elle avait admis le système que nous critiquons, n'aurait pas tenu compte du conducteur, et l'automobile censée ne contenir que cinq personnes, nombre déclaré, l'assurance aurait pu produire effet. Il est vrai qu'une clause de la police stipulait la déchéance au cas de transport en surnombre.

Le fait de surcharger une automobile est donc considéré comme une aggravation de risque : il n'est pas, en effet, sans réagir sur les chances de survenance du sinistre. Le conducteur d'une automobile dans laquelle ont pris place plusieurs personnes en surcharge est gêné dans la conduite, la stabilité de la voiture est compromise, les pneumatiques peuvent éclater plus facilement, les chances d'accident sont augmentées. En outre « il est évident que, au cas d'accident, il y a mathématiquement plus de chances pour que, sur sept personnes, il y en ait deux de blessées que s'il n'y a que deux personnes, toutes deux le fussent » (1). L'indemnité à laquelle sera condamné l'automobiliste et qu'aura à verser l'assureur (dans les limites de la garantie) risque d'être d'autant plus élevée que le nombre de victimes est plus grand, et ce

(1) Trib. civ. Lyon, 2 juin 1926, *Rec. Ass.*, 1927, 202.

nombre de victimes est fonction du nombre de voyageurs. Il y a donc bien aggravation de risques (1). aggravation de risques double, puisqu'elle réagit et sur les chances de survenance du sinistre et sur l'étendue des obligations de l'assureur en cas d'accident.

De là, la déclaration du nombre de places influe sur l'opinion du risque que doit avoir l'assureur afin de calculer la prime le plus exactement possible. « La désignation d'une personne en plus de celle du conducteur ne se rapporte pas seulement aux caractéristiques de la carrosserie de la voiture, mais elle réagit sur le risque et la prime » (2). D'autre part, cette aggravation de risque, bien qu'elle ne soit que momentanée, est suffisamment importante pour que l'assuré ait l'obligation de la déclarer à l'assureur. L'obligation de déclarer le risque était édictée par les polices avant la loi du 13 juillet 1930 ; l'article 15, 3^o, de cette loi oblige l'assuré à déclarer à l'assureur, conformément à l'article 17, les circonstances qui ont pour conséquence d'aggraver les risques. Or, le plus souvent, l'assuré n'en a rien fait et n'a pas obéi à son obligation. Quelle

(1) Cf. Deschamps, *L'aggravation de risque en cours d'assurance*, thèse Paris, 1932, p. 83 ; Cass. req., 28 avril 1933, précité ; Dijon, 12 juin 1928, *Rec. Ass.*, 1928, 452 ; Rabat, 22 juin 1929, *ibid.*, 1929, 347 ; Trib. com. Seine, 27 octobre 1931, R. G. A. T., 1932, 113 ; Trib. civ. Lyon, 2 juin 1926, précité.

(2) Dijon, 12 juin 1928, précité.

sera la sanction de l'inobservation de cette prescription légale ?

Deux périodes doivent être distinguées, suivant qu'on se place avant ou après la loi de 1930. L'assureur doit prouver que le risque est vraiment aggravé, la preuve est à sa charge. Il le fera grâce à ses tarifs ou par tous autres moyens, sous réserve de l'appréciation des juges du fond qui décideront souverainement si la modification qu'invoque l'assureur a vraiment les qualités constitutives d'une aggravation de risques. Puis cette aggravation démontrée, l'assureur peut-il opposer la déchéance à l'assuré ? Avant la loi de 1930, les juges faisaient application de l'article 348 du Code de commerce qui, en matière d'assurances maritimes, déclare que « toute réticence ou fausse déclaration de la part de l'assuré qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet annulent l'assurance ». Ce texte était étendu aux assurances terrestres. On considérait que la non déclaration de l'aggravation constituait une réticence ; et l'article ne distinguant pas suivant que la réticence est antérieure ou postérieure au contrat, ni suivant que l'assuré est de bonne ou de mauvaise foi, la sanction était la même dans tous les cas, à savoir l'annulation de l'assurance.

D'après la loi de 1930, l'assuré est tenu de déclarer l'aggravation (art. 15 et 17). Mais la loi n'édicte pas de sanction au cas où l'assuré n'observe pas cette obligation. Les tribunaux appliquent, faute de mieux,

les articles 21 et 22, bien qu'ils n'aient pas trait expressément à l'aggravation de risques. Deux situations sont possibles :

1^o L'omission de la déclaration est intentionnelle. Le contrat est nul (art. 21). L'assureur conserve les primes payées et a droit au paiement des primes échues à titre de dommages et intérêts et même, selon M. Capitant, aux primes versées d'avance.

2^o L'assuré n'a pas déclaré l'aggravation, mais il est de bonne foi. Il sera traité moins sévèrement. L'article 22 appliqué ici distingue suivant que l'omission est constatée avant ou après sinistre. Si elle est constatée avant le sinistre, l'assureur peut, à son choix, ou maintenir le contrat ou le résilier. S'il opte pour le maintien de l'assurance, ce sera moyennant une augmentation du taux de la prime, augmentation proposée à l'assuré et acceptée par lui : la prime est réadaptée au risque.

Mais le plus souvent l'assuré n'a fait aucune déclaration : comme le transport de personnes en surnombre est une aggravation momentanée, elle ne sera à peu près sûrement constatée qu'après sinistre ; d'ailleurs l'automobiliste, même s'il sait qu'il doit faire une déclaration à l'assureur, n'en fera rien, car il ne songe pas à la possibilité d'un accident. L'article 22, al. 3, édicte que « l'indemnité est réduite en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues

si les risques avaient été complètement et exactement déclarés ». Cette indemnité diminuée pourra être réclamée par la victime transportée gratuitement. L'assuré pourra-t-il arguer de sa bonne foi sous le prétexte qu'il ignorait la portée attachée à l'indication du nombre de places de la voiture ? Cela paraît assez difficile à admettre, car il est de règle que l'assuré ne saurait se constituer juge du risque. La bonne foi pourra résulter, au contraire, d'une déclaration faite dans les formes et délais prescrits, mais inexacte, par exemple. Les tribunaux apprécieront souverainement cette question de fait. La preuve de la bonne foi de l'automobiliste est à la charge de l'assuré ou de la victime.

2. — *Clause précise : exclusion ou aggravation.*

La police contient l'indication du nombre de places, étend la garantie aux accidents corporels survenus aux personnes transportées gratuitement et précise que « sont exclus de l'assurance tous accidents qui surviendraient lorsque la voiture transporte des personnes à titre gratuit, en nombre supérieur à celui des places déclarées aux conditions particulières du présent contrat » ; ou bien prononce la déchéance du bénéfice de la garantie si l'assuré transporte des personnes en surnombre.

Dans la première hypothèse, au cas d'accident, l'assureur n'est tenu à aucune indemnité, que l'assuré soit de bonne ou de mauvaise foi, pas même

à une indemnité réduite si la bonne foi de celui-ci est démontrée. Le fait de transporter des voyageurs à titre gratuit en surnombre constitue un risque nouveau, un super-risque, exclu complètement de la garantie de l'assureur. Celui-ci a mis comme condition de l'assurance que le nombre de personnes transportées dans le véhicule assuré ne soit pas supérieur au nombre de places déclarées. Cette condition n'est pas remplie, il n'y a pas déchéance, mais non-assurance. L'assuré n'a en aucun cas droit à une indemnité, et s'il prétend qu'il se trouvait dans les conditions requises pour bénéficier de la garantie, il doit le démontrer tout comme s'il devait démontrer que le conducteur était muni d'un permis de conduire au moment de l'accident, par exemple. Dans la seconde hypothèse, il y aura déchéance parce qu'aggravation du risque.

On sait la différence qui existe entre les deux situations. D'un côté, la garantie de l'assureur s'applique aux aggravations moyennant déclaration et surprime ; et si l'assuré est de bonne foi, malgré que la déclaration n'ait pas été faite, ni la surprime payée, il a droit à une protection diminuée. De l'autre côté, la garantie ne joue en aucun cas, même si la bonne foi de l'assuré n'est pas contestée. La sanction varie et aussi la charge de la preuve qui, dans la première situation, est à la charge de l'assureur (aggravation), et dans la seconde, à la charge de l'assuré (exclusion).

Mais on est fondé à se demander si ces deux situations sont vraiment différentes, si dans la seconde on est vraiment en dehors du risque assuré ou si l'on n'est pas plutôt en présence du risque même, qui est assuré, simplement aggravé et par conséquent si l'assureur ne qualifie pas de risque nouveau une simple aggravation de risque.

L'assureur prend à sa charge certains risques. Dans sa pensée sont exclues de la garantie toutes aggravations de ces risques, sauf déclaration de l'assuré et nouvel aménagement de la prime, et quand il stipule que « ne sont pas couverts les accidents survenus aux personnes transportées gratuitement lorsque leur nombre est supérieur à trois », par exemple il entend ne garantir que les accidents survenus lorsque la voiture contenait un nombre égal ou inférieur de voyageurs, à moins que son client ne consente à payer une prime plus élevée. Mais pense-t-il à une déchéance ou à la non-assurance? Il n'est pas sans importance de le rechercher, car les conséquences sont profondément différentes.

Il importe d'abord de rechercher l'intention des parties contractantes. Elle est d'ailleurs souvent difficile à saisir. Parfois il est délicat de qualifier le fait invoqué, en ce sens que l'on peut se demander s'il constitue une inexécution des obligations imposées à l'assuré, entraînant la déchéance, ou au contraire, s'il est exclusif du risque couvert. Quand la compagnie exige que le conducteur soit muni

d'un permis de conduire, c'est une condition qu'elle met à sa garantie ; il n'y a pas, en effet, obligatoirement aggravation du risque lorsque le conducteur n'est pas breveté ; c'est une précaution que prend l'assureur. Au contraire, lorsque l'automobiliste s'est assuré pour le transport de quatre personnes, le fait de laisser monter une ou plusieurs personnes en surnombre aggrave certainement le risque, et il ne semble pas qu'on puisse voir dans ce fait un risque nouveau ; il s'agit seulement du risque assuré qui est aggravé : d'où il y a simplement aggravation, non exclusion, risque aggravé et non risque exclu.

Le Tribunal civil de Charolles (1) a eu à connaître de cette question, qu'il semble ne pas avoir aperçue et qu'en tout cas il n'a pas résolue expressément. Un propriétaire d'automobile contracte une assurance pour se garantir contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile. Un accident s'étant produit dans lequel fut blessée une personne transportée, l'assureur, appelé en cause par la victime, oppose à celle-ci et à l'auteur de l'accident une déchéance tirée de ce fait que dans la police d'assurance et dans un avenant il était stipulé que « ne sont pas couverts les accidents survenus aux personnes transportées gratuitement lorsque leur nombre est supérieur à trois ».

(1) Trib. civ. Charolles, 30 juin 1932, *Rec. Ass.*, 1932.2.32.

Les juges n'ont pas estimé que cette clause constituait une exclusion de risque, mais une aggravation, puisqu'après avoir déclaré qu'il s'agissait de rechercher « le sens et la portée que les parties ont entendu donner à la clause critiquée », ils affirment que la déclaration du nombre de places n'est pas un élément descriptif comme il était soutenu, mais qu'elle intéresse vraiment l'opinion du risque, et « qu'en transportant gratuitement dans sa voiture un nombre de voyageurs supérieur à trois en plus du conducteur, S. (l'assuré) a contrevenu à l'une des clauses essentielles de son contrat, aggravé le risque que la compagnie s'était engagée à couvrir et a encouru la déchéance que cette compagnie oppose aujourd'hui à ses ayants cause ».

La recherche de l'intention des parties conduit à penser que celles-ci ont, par l'expression « ne sont pas couverts les accidents », entendu aggravation de risque. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle arrive le tribunal lorsqu'il affirme que l'assuré a « aggravé le risque », et de ce fait « encouru la déchéance » ; et d'autre part un attendu révèle que c'était la déchéance que la *Séquanaise* opposait aux victimes et à l'assuré. Il s'agit d'une aggravation de risque. Du reste, s'il était résulté de la clause une véritable exclusion du risque, la conséquence en eût été la non assurance et le tribunal n'aurait pas eu à rechercher quelle était la valeur qu'il convenait d'attacher à la déclaration par

l'assuré du nombre de places de la voiture. Les termes du jugement font d'ailleurs remarquer que certaines personnes : parents, préposés, conducteur, sont exclus de la garantie, et, en face de cette exclusion, il conclut à la déchéance.

Il importe de bien distinguer les déchéances et les risques exclus. Le législateur a voulu que l'attention de l'assuré soit attirée sur ce point (1). L'assureur est libre de garantir tel ou tel risque auquel est limitée l'assurance, mais il nous semble que l'intention des parties ait été de ne considérer le transport de voyageurs en surnombre que comme une aggravation de risques. Il serait dangereux de tenir pour exclus des risques qui, au fond, ne sont pas des risques nouveaux, mais des risques simplement aggravés. L'assureur peut ne pas comprendre dans sa garantie les accidents qui surviennent aux proches parents du conducteur, aux personnes transportées à titre onéreux, ce sont là des risques bien déterminés ; le transport de personnes à titre gratuit en est un autre qu'il limite dans son étendue mais qu'il n'exclut pas, et le transport de personnes en surnombre est ce risque même qui est assuré, ce n'est pas un risque différent.

C'est pourquoi nous pensons que cette exclusion, même si elle résulte clairement des termes de la

(1) Exposé des motifs de la loi du 13 juillet 1930, *J. off.*, Doc. Parl., Chambre, 1925, annexe n° 1544, p. 640, art. 9.

police, n'est pas possible. Les articles 17, 21 et 22 de la loi de 1930 sont des textes impératifs, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas être modifiés autrement que dans l'intérêt de l'assuré. Ces textes sont appliqués à l'aggravation du risque en cours d'assurance. Or l'aggravation de risque est plus avantageuse pour l'assuré que l'exclusion du risque, elle est moins rigoureuse dans sa sanction ; dans le premier cas, en effet, il peut, s'il est de bonne foi, avoir droit à une protection diminuée et c'est à l'assureur à démontrer l'aggravation, alors qu'en cas d'exclusion la preuve incombe à l'assuré, et s'il échoue, la réparation demeure entièrement à sa charge. Or il s'agit d'un seul et même risque, et l'assureur ne peut à son gré le considérer comme couvert pour une partie et exclu pour l'autre ; il est bien assuré et, dans certaines conditions, il est aggravé, ce qui entraîne simplement la déchéance.

Les assureurs agiront sagement en insérant dans les polices une clause indiquant le nombre maximum de voyageurs que l'assuré est autorisé à transporter dans sa voiture et stipulant que celui-ci sera déchu du bénéfice de la garantie s'il transporte un nombre de voyageurs supérieur au nombre indiqué au contrat, sauf déclaration préalable. Certaines compagnies ont d'ailleurs adopté cette pratique qui a l'avantage d'éclairer l'assuré sur le danger qu'il court s'il contrevient à cette disposition de sa police : il prend alors toutes dispositions utiles

pour éviter d'être déchu du bénéfice de son contrat. La validité de ces clauses n'est pas contestable, à condition toutefois qu'elles ne prévoient que la déchéance. Du reste nous pensons que dans l'esprit des assureurs le mot exclusion est pris, dans la clause litigieuse, comme signifiant déchéance, et que c'est dans ce sens qu'il doit être interprété. Que d'ailleurs une telle clause soit ou non insérée dans les polices, il y aura aggravation de risque et déchéance possible, si le nombre maximum de voyageurs est dépassé.

L'automobiliste peut attendre de l'assurance une garantie assez complète et une protection efficace. Il doit cependant n'emmener avec lui, dans la généralité des cas, que des voyageurs qui ne lui fournissent aucune contreprestation, ne transporter des personnes qu'à titre gratuit, c'est-à-dire par pure courtoisie, ou par intérêt. Il doit aussi veiller à ne pas tolérer dans la voiture plus de personnes qu'elle n'en peut contenir normalement, sous peine de se voir exposé à un refus par l'assureur de la garantie qu'il lui a promise. Cette garantie est limitée aux accidents corporels qui peuvent survenir aux personnes transportées, à condition, bien entendu, que lesdites personnes n'en soient pas complètement exclues. Ce qu'il importe surtout de recommander aux assurés, c'est de lire les polices, soit lors de la signature, soit lorsqu'un accident étant survenu, elles veulent mettre l'assureur en cause, les polices

sont maintenant suffisamment claires pour qu'ils y parviennent sans grande difficulté. Connaissant ainsi leurs droits et leurs devoirs, les automobilistes seraient plus circonspects, ne commettraient pas certaines imprudences qui leur sont néfastes, et ne se placeraient pas inconsidérément dans des situations telles que l'assurance qu'ils ont contractée ne leur est plus d'aucune utilité.

CONCLUSION

Si la loi du 13 juillet 1930 a fait œuvre utile parce qu'elle édicta des dispositions qui tendent à la protection des assurés et parce que ces dispositions sont l'objet d'une interprétation libérale, c'est spécialement à la jurisprudence qu'est incombée la tâche de protéger les victimes. Cette tâche était particulièrement impérieuse. Les accidents sont fréquents ; on a calculé que le nombre de décès causés par des accidents n'était que de peu inférieur au nombre de décès dus à la tuberculose, qui est un fléau redoutable. Cette tendance à assurer l'indemnisation des victimes s'est manifestée notamment par l'orientation des règles de la responsabilité civile vers une responsabilité de plein droit, qui permet aux victimes d'obtenir une réparation sans avoir d'autre preuve à fournir que celle du dommage ; par la conception nouvelle de l'action directe en un droit propre accordé à la victime, à l'encontre de l'assureur. Plus spécialement dans la voie de la

protection des personnes transportées à titre gratuit, la jurisprudence s'est attachée à dégager des principes régissant la responsabilité de l'automobiliste, qui soient conformes à un sentiment d'équité. Il est bon d'être moins sévère pour celui qui emmène gratuitement des voyageurs que pour celui qui le fait moyennant une rémunération, et l'on doit se montrer plus indulgent à l'égard de l'automobiliste qui, emmenant gratuitement des personnes dans sa voiture, le fait pour rendre service aux voyageurs, qu'à l'égard de celui qui agit d'abord et surtout dans son propre intérêt.

Mais les principes ainsi dégagés ne s'appuient expressément sur aucun texte : les magistrats doivent se rapporter aux dispositions du Code civil, vieux de plus d'un siècle, dont les rédacteurs ne pouvaient, et pour cause, prévoir le développement de la circulation automobile et ses conséquences fâcheuses. Le législateur devrait intervenir et attribuer un fondement précis à la responsabilité du transporteur de personnes à titre gratuit, dire que cette matière est régie par des principes différents de ceux appliqués en matière d'accidents causés à des non occupants, fixer les conditions dans lesquelles ces principes doivent jouer, poser, en un mot, des principes féconds, dont tireraient profit les magistrats. Les victimes, d'autre part, verraient leur tâche facilitée et, n'ayant pas à redouter les revirements d'une jurisprudence

parfois incertaine, jouiraient d'une plus grande sécurité.

Il faudrait aussi veiller à supprimer le plus possible les causes d'accidents. De grands efforts sont faits pour améliorer l'état des routes, la signalisation. Des congrès se réunissent dans lesquels sont étudiées les questions relatives à la sécurité de la route, surveillance de la circulation, état physique du conducteur.

Malgré tous ces travaux, desquels peuvent surgir des remèdes efficaces, des accidents se produiront encore, et de ces accidents, des personnes, piétons et voyageurs, auront encore à souffrir. Les victimes ont besoin de protection et doivent être indemnisées. Il ne doit pas y avoir de risques et périls que pour les victimes, l'automobiliste doit en avoir sa part. La plupart d'entre eux, il faut le reconnaître, ont la louable précaution de penser au procédé efficace dont ils disposent qu'est l'assurance. Dès l'instant où l'automobiliste a contracté une assurance, il peut penser qu'il a fait son devoir, et la victime peut se croire certaine de son indemnisation et à l'abri de l'insolvabilité de l'auteur responsable de l'accident. Tous les deux, assuré et victime, ont cependant à craindre l'insolvabilité ou la mauvaise foi de l'assureur. Il existe des compagnies dont l'activité se limite à l'encaissement des primes et ne va pas jusqu'au paiement des indemnités mises à leur charge. Ces compagnies doivent être éli-

minées, et sur ce point encore l'activité du législateur devra se manifester. Un projet de loi a récemment été déposé, qui tend à l'institution d'un contrôle des compagnies pratiquant l'assurance contre les accidents d'automobiles. Ce contrôle pourrait être complété par un fonds de garantie alimenté par des cotisations prélevées sur les propriétaires d'automobiles et par une contribution perçue à l'occasion des condamnations consécutives aux accidents.

Ces remèdes suffisent-ils à protéger efficacement assurés et victimes, ou doivent-ils être combinés avec l'assurance obligatoire ? Certains pays ont cru devoir se rallier à ce principe. En France, cette question a fait l'objet d'études nombreuses et de plusieurs propositions de loi. Faut-il souhaiter que le gouvernement rende obligatoire l'assurance contre les accidents d'automobiles ? Sans vouloir insister sur cette question, il ne semble pas qu'il soit nécessaire de recourir actuellement à cette forme d'assurance. L'assurance obligatoire n'a pas répondu aux espérances fondées sur elle, dans les pays qui l'ont pratiquée. Chez nous, la plupart des automobilistes sont assurés, et il existe des moyens en dehors de l'assurance obligatoire qui peuvent protéger efficacement les victimes d'accidents. Il y aurait lieu de craindre que l'assurance obligatoire ne conduisît à l'assurance d'Etat, et il n'est pas nécessaire, pour leur amélioration et leur bon fonc-

tionnement, que les assurances soient nationalisées. D'autre part, entre autres critiques, on accuse l'assurance de faire perdre aux automobilistes tout sentiment de prudence, pourquoi alors la leur imposer. « L'assurance est bienfaisante quand elle pénètre dans la vie des hommes par un raisonnement paisible, elle est néfaste quand elle s'introduit par la force. »

Vu :

Le Doyen,

EDGARD ALLIX.

Vu :

Le Président,

MAURICE PICARD.

Vu et permis d'imprimer,

Le Recteur,

S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX ET ARTICLES DE REVUE.

- ANCEY, *Les assurances de responsabilité concernant les objets, personnes et les faits dont on est responsable*. Paris, 1906.
- AUBRY et RAU, *Cours de droit civil français*, 5^e éd. revue et mise au courant de la jurisprudence par M. Martin.
- BEAUDONNAT, *Les clauses de non-responsabilité et l'assurance des fautes*. Paris, 1927.
- CADÈRE, *Théorie et pratique de l'assurance de responsabilité*. Paris, 1923.
- CAPITANT, *Cours de doctorat*, 1932-1933. Les Cours de droit, 3 place de la Sorbonne, Paris.
- La loi du 13 juillet 1930, relative au contrat d'assurance. *Rev. générale des assurances terrestres*, 1930.
- CHAZELLES, Où commence le transport gratuit, où commence le transport onéreux ? *L'Argus*, journal international des assurances, 25 septembre 1932.
- COLIN et CAPITANT, *Cours élémentaire de droit civil français*, 3 vol. 1932.
- DEMANTE et COLMET DE SANTERRE, *Cours analytique de droit civil*, 2^e édition, 1887.
- DEMOGUE, *Traité des obligations*. Paris, 1923 et s.
- *Cours de 2^e année* 1931-1932. Les Cours de droit.
- HÉMARD, *Théorie et pratique des assurances terrestres*, 2 vol., 1924-1925.
- JOSSERAND, *Les transports en service intérieur et en service international*. Paris, 1926.
- *Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile*. Chronique au D. H. 1926, 21.
- *Cours de droit civil positif français*, 3 vol. 1930.

- LALOU, *La responsabilité civile*. Paris, 1932.
- LE FLECH, *Chronique dans Les Lois nouvelles*, 1927.
- LOUP, *La responsabilité des accidents causés par les automobiles*, 1932.
- LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 5^e édit.
- MAZEAUD (H. et L.), *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile contractuelle et délictuelle*. 1931, 2 vol.
- NIBOYET, *Cours de doctorat*, 1930-1931.
- PERREAU, *Courtoisie, complaisance et usages non obligatoires*. *Rev. trim. de droit civil*, 1914.
- PITTARD, *De la responsabilité en matière de transport occasionnel gratuit*. *Droit aérien*, 1931.
- PLANIOL et RIPERT, *Traité pratique de droit civil français*, t. VI et VII, avec la collaboration de M. ESMEIN ; t. XI avec la collaboration de M. LEPARGNEUR.
- RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, 1927.
- *Cours de 2^e année 1932-1933*. Les Cours de droit.
- SAVATIER, *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels ?* *Chronique au D. H.* 1931, 9.
- SACHET, *Traité théorique et pratique de la législation sur les accidents du travail*. 1926, 3 vol.
- SUMIEN, *Traité théorique et pratique des assurances terrestres et de la réassurance*. 1932.
- THALLER et PERCEROU, *Traité élémentaire de droit commercial*. 2 vol., 1931.
- TRASBOT, *Commentaire de la loi du 13 juillet 1930*. Dalloz, *Recueil périodique*, 1931, 41 et s.
- VAN ECKOUT, *Le droit des assurances terrestres*, 1933.
- Vocabulaire juridique*, sous la direction de M. CAPITANT.
- WAHL, *Précis théorique et pratique de droit commercial*, 1926.

II. — THÈSES DE DOCTORAT.

- BESSON, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*. Dijon, 1927.
- BRUN, *Rapports et domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle*. Lyon, 1931.
- CHAMPEAUX, *Etude sur la notion juridique de l'acte à titre gratuit en droit civil français*. Strasbourg, 1931.

- DESCHAMPS, *L'aggravation du risque en cours d'assurance*. Paris, 1932.
- DURAND (P. J.), *Des conventions d'irresponsabilité*. Paris, 1931.
- GALINIER, *De la responsabilité qui incombe au propriétaire et au conducteur d'un véhicule*. Montpellier, 1931.
- GANNE, *De la garantie par l'assurance de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*. Dijon, 1931.
- HALLER, *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation*. Paris, 1926.
- KOFFLER, *La détermination juridique du contrat de transport*. Paris, 1930.
- LARTIGUE, *Essai sur le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées*. Toulouse, 1931.
- LEFÈVRE, *De la responsabilité civile en cas de transport gratuit de personnes en automobiles*. Paris, 1927.
- LONIEWSKY, *Assurance et responsabilité en matière de transport*. Paris, 1926.
- MONTCHARMONT, *L'assurance pour compte en matière terrestre*. Paris, 1930.
- MOREAU, *De la responsabilité civile du voiturier de complaisance*. Rennes, 1928.
- PANET, *La responsabilité civile des automobiles et la jurisprudence récente*. Montpellier, 1931.
- RENOU, *Etude sur la garantie conférée aux assurés par les diverses polices d'assurances contre les accidents d'automobiles*. Paris, 1931.
- RIPERT (L.), *La réparation du préjudice dans la responsabilité délictuelle*. Paris, 1933.
- TISSOT, *De la responsabilité en matière de navigation aérienne*. Paris, 1925.
- VALLOIR, *Essai sur la notion d'acte à titre gratuit*. Rennes, 1919.
- VANSTEENBERGHE, *Les accidents de voyageurs et les droits des victimes*. Dijon, 1905.
- VIÉ, *De la responsabilité civile du transporteur bénévole*. Montpellier, 1929.

III. — NOTES DE JURISPRUDENCE.

ESMEIN : sous Cass. civ., 15 juin 1926, S. 1926.1.249 ; Cass. civ., 7 janvier 1929, S. 1929.1.249.

- GÉNY : sous Cass. civ., 27 mars 1928, S. 1928.1.353.
JOSSE RAND : sous Cass. req., 29 mars 1927, D. 1927.1.137 ;
Lyon, 7 janvier 1929, D. 1929.2.17.
MESTRE : sous Cass. civ., 24 janvier 1922, S. 1924.1.161.
RICOL : sous Grenoble, 15 novembre 1921, D. 1926.2.121.
RIPERT : sous Cass. civ., 29 juillet 1924, D. 1925.1.5 ; Gre-
noble, 25 mars 1925, D. 1925.2.137 ; Cass. civ., 27 mars 1928,
D. 1928.1.145.
ROUAST : sous Grenoble, 15 mars 1921, D. 1922.2.25.
SARRUT : sous Cass. civ., 21 avril 1913, D. 1913.1.249.
SAVATIER : sous Montpellier, 8 octobre 1924, D. 1925.2.41 ;
Cass. req., 9 juin 1928, D. 1928.1.153.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1
CHAPITRE PREMIER. — LE TRANSPORT A TITRE GRATUIT : TRANSPORT BÉNÉVOLE ET TRANSPORT INTÉRESSÉ . . .	5
SECTION I. — <i>La distinction du transport à titre gratuit et du transport à titre onéreux.</i>	6
Importance de l'élément objectif.	12
Rôle de l'élément subjectif	20
SECTION II. — <i>Hypothèses dans lesquelles malgré les apparences le transport est à titre onéreux.</i>	23
§ 1. Le transport est rémunéré par une personne autre que le voyageur	24
§ 2. La rémunération consiste en un service rendu par le transporteur	28
§ 3. Le transport est un élément d'une opération plus ample et à titre onéreux.	31
1) Contrat quelconque.	32
2) Contrat de louage de services	37
SECTION III. — <i>Hypothèses de transport bénévole</i> . .	42
SECTION IV. — <i>Hypothèses de transport intéressé</i> . .	48

§ 1. Transport dans l'intérêt du transporteur et du transporté	49
1) Rapports antérieurs au transport ou concomitants	50
2) Absence de tout rapport	55
§ 2. Transport dans l'intérêt du seul transporteur . .	60
CHAPITRE II. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR.	65
SECTION I. — <i>Fondement de la responsabilité</i>	66
§ 1. La thèse contractuelle	70
§ 2. Le rejet de l'article 1384 du Code civil à l'égard du transport bénévole	82
§ 3. L'application de l'article 1384 du Code civil au transport intéressé	96
SECTION II. — <i>Preuves de la responsabilité</i>	102
1) Transport bénévole	106
2) Transport intéressé	114
SECTION III. — <i>Etendue de la réparation</i>	116
CHAPITRE III. — GARANTIE DE L'ASSUREUR	130
1) Voitures assurées	135
2) Permis de conduire	136
3) Zone déterminée	138
<i>Limites de la garantie</i>	139
1) Responsabilité civile	139
2) Somme assurée	146
SECTION I. — <i>La détermination des personnes transportées à titre gratuit</i>	151
SECTION II. — <i>Les personnes transportées à titre gratuit vis-à-vis desquelles la responsabilité de l'assuré est couverte</i>	173

SECTION III. — <i>La garantie de l'assureur lorsque les personnes transportées à titre gratuit sont en surnombre</i>	180
1) Simple indication du nombre de places	182
2) Clause précise : exclusion ou aggravation. . .	190
CONCLUSION	199
BIBLIOGRAPHIE	205

